Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

KIRJANDUS

K/O E. R.

Ilmub kuus korda aastas.

Toimetus ja talitus: Tallinn, Nunne t. 32. Telefon: Balti 3-55

K.-Ü. „Eesti Raudtee“ väljaanne Tallinnas.

Nr. 5/6 (113-114). 1933. 12. aastakäik.

SISU: E. Timma: Kaubaveotariifi kõrgenduse kavatsusest. — R. Holmström: Rootsi riigiraudteedest. — Jul. Pihelgas: Berni rahvusvaheliste konventsioonide RKK ja RRK revisjonikonverents Roomas. — Kroonika. — Erikirjanduse ülevaade.

INHALT: E. Timma: Von der beabsichtigten Erhöhung des estischen Gütertarifs. — R. Holmström: Von den schwedischen Staatsbahnen. — Jul. Pihelgas: Die Revisionskonferenz des IÜG und IÜP in Rom. — Chronik. — Bücherschau.

EESTI KIVI-ÕLI

Aktsia-Ühisus

Juhatus ja müügibüroo:
Tallinn, Vene t. 7
Telef. 464-50 ja 463-05

Tehas ja kaevandus:
Kiviõli jaam
Telef. Sonda 15

I. Kütte-õli, immutus-õli, katusepapi tõrv, fenolaat ja muud saadused põlevkivist.

II. Parimas headuses segamata kodumaa avio- ja autobensiin „*Estolin*“ ning denatureerimise bensiin „*Estol*“.

E. S.

Kõik parimad Eesti auto- ja mootorspordi võistlustagajärjed on saavutatud „*Estolin*“ bensiini tarvitamisel.

„POLARIS“

Eesti Kinnitus Aktsiaselts

Võtab vastu järgmisi kinnitusi:

Tule-, murdvarguse-, veo-, väärtsaadetiste-, kasko (laevakerede) ja klaasi-

kinnitusi.

Seltsi põhi- ja tagavarakapitalid ületavad **Kr. 810.000.—.**
Seltsi asutamisest peale on kahjude ees välja maksetud üldkokku **Kr. 3.987.028.20.**
Soliidne edasikinnitus! Kahjud likvideeritakse viivitamata!

Pagasi- ja kaubasaadetiste ning hoiule antud käsipakkide kinnitus E. V. raudteejaamades

JUHATUS asub Tallinnas, Vana Viru tän. nr. 12.
Kõnetraat 426-66. Telegr.-aadr.: „POLARIS“.

OSAKOND asub Tartus, Lihaturg nr. 7. Kõnetraat 6-75.
Agendid kõigis linnades ja maakondades.

Piltidega ilustatud raudteeasjanduse ajakiri

EESTI RAUDTEE

Tellimine kestab edasi.

13. AASTAKÄIK.

Ajakiri „Eesti Raudtee“ ilmub 1934. aastal endiselt 6 korda aastas, ja nimelt: jaanuari, märtsi, mai, juuli, septembri ja detsembri kuudel.

Tellimise hind aastas eratellijatele (ühes kaasannetega): Kr. 5.00 aastas, Kr. 2.60 pool-aastas.
Raudteelastele eriline hinnaalandus: Kr. 1.00 aastas.

K-ü. „Eesti Raudtee“ Tallinn, Nunne 32.
Telefon 3-55 Balti keskjaamast. Posti jooksev arve Tallinn 42.

E2
E
42

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS.

Toimetus ja talitus: Tallinnas, Nunne t. 32. tel. 3-55 (raudtee keskjaamast). Kontor avatud 9—15.

TELLIMISE HIND (kaasannetega):
1 aastas — Kr. 5.00.
½ „ — „ 2.60.
Raudteelastele (kaasanneteta) Kr. 1.00 aastas
Üksik number 40 senti.

KUULUTUSE HINNAD:
1 lehekülg . . . . . Kr. 60.—
½ „ . . . . . „ 32.—
¼ „ . . . . . „ 16.—

Nr. 5/6 (114/115) **1933.** **12. aastakäik**

Kaubaveotariifi kõrgenduse kavatsusest.

E. Timma.

Tariifinõukogus on praegu arutusel ja läbikaalumisel raudteevalitsuse ettepanek kõrgendada kaubaveotariifi ühe klassi võrra, s. o. lugeda kõik nimetatud tariifi üldises ja eksportkaupade nimekirjas ja klassifikatsioonis ettenähtud tariifklassid ühe klassi võrra kõrgemalt, näit. suhkur kuulus seni tariifklassidesse 4—5—6—7, kava järgi kuuluks ta klassidesse 3—4—5—6. Erand on maksev ainult nende kaupade kohta, mis kuuluvad väikesaadetisena 1. klassi, 5-ton. saadetisena 2. klassi, 10-ton. saadetisena 3. klassi ja 15-ton. saadetisena 4. klassi. Need klassid jäävad muutmata. Et kaubad, mis seni kuulusid tariifklassidesse 2—3—4—5, viiakse üle klasside 1—2—3—4 alla, siis viimaselt nimetatud tariifklasside alla kuuluvate kaupade hulk saab võrdlemisi suur olema. Selle vastu aga kaob tariifklass 21 täielikult üldisest kui ka eksportkaupade nimekirjast. 21. klass jääks maksvaks ainult eriveotariifides nr. 72 (kruus, liiv, raud- ja paekivid maa- ja linnavalitsuste poolt ehitatavate maanteede ehitamiseks ja parandamiseks) ja nr. 106 (paekivid veol Vasalemmast Paldiski), milles kustutatakse senised, 21. klassist tehtavad protsendilised hinnaalandused. Ühe klassi võrra kõrgendatakse ka eriveotariifid nr. 70 (põlevkiviõli ja selle saadused nende tootmise jaamadest veol) ja nr. 81 (lina veol Tallinna ja Tallinna-Sadama jaama).

Ajakirjanduses ilmunud teadete järgi tegevat kavatsetav kõrgendus välja ligi 16%. See pole täiesti õige.

Tõelikult teeb ühe klassi hinnavahe välja järgmiselt:

Kõrgendus klassidest 4—21 klassidesse 3—20 — keskmiselt 10—12%.

Kõrgendus klassist 3 klassi 2 — ligi 18%.

Kõrgendus klassist 2 klassi 1 — ligi 20%.

Kuna kaugelt suur enamus kaupasid nende veokvantumi poolest kuulub tariifklassidesse 4—21, siis võiks ehk kavatsetavat tariifikõrgendust hinnata kokkuvõttes umbes keskmiselt 13—14%.

Raudteevalitsuse ettepanek tariifi kõrgendamiseks on tingitud sellest kurvast tõsiasjast, et raudteede tegevuse rahanduslikud tulemused, mis juba 1932./33. tegevusaastal näitasid puudujääki ligi 700.000 kr., ei ole käesoleval aastal mitte oluliselt paranenud.

Vähenenud on vedude hulk. Veel enam on vähenenud raudteede tulud. Raudteevalitsus seletab seda sellega, et viimastel aastatel on pandud maksma rohkesti mitmesuguseid soodustusi kaubaveo alal. Nende kogusumma tegevat välja üle 400.000 kr. aastas. Üksi selle tõttu, et v õ i veetakse suurkiiruse saadetistena väikekiiruse tariifi maksumäärade järgi, ja peale selle, eksportvõi veomaks arvutatakse kõige madalama tariifklassi — 21 — järgi, raudtee saab veomaksu vähem ligi veerand miljoni krooni.

Kaubaveo alal tehtud soodustused, kuigi need raudteele otsest tulu ei ole annud, on üldisest riigi majanduse ja tööstuse arendamise seisukohast tarvilikud olnud. Nende ärakaotamist ei saa igal juhul ikka mitte otstarbekohaseks lugeda, kuigi see raudteele kasulikuks võib näida ja selles sihis juba esimesi samme on astutud, nagu seda näitab ka põlevkiviõli eksporttariifi ära kaotamine 15. juulist s. a.

Raudtee tulukuse languse põhjused on kahtlemata meil needsamad, mis mujal raudteedel, kes samuti võitlevad defitsiidi hädaohuga.

Neid põhjusi on kaks:

Esimene on — üldine majanduslik kriis. Niivõrt nagu see raudteedest ei ripu ära, seda põhjust kõrvaldada, peavad raudteed leppima olukorraga ja kaasa kannatama. Neil on ainult üks väljapääsutee — see on kulude kokkutõmbamine. Seda võib kätte saada muidugi ainult teatud piirides ja erilise piinliku kokkuhoiu ja — käituse ratsionaliseerimise teel.

Hädа õpetab. Ka raudteid.

Leitakse uusi meetodeid ja süsteeme kõigis raudtee käituse harudes, eriti mis puutub ekspluatatsiooni ja kaubanduslikku tegevust. Leitakse uusi võimalusi töö lihtsustamiseks. Asja varjukülg seisab aga muidugi selles, et selline käituse koondamine ja lihtsustamine suurendab jälle tööpuudust.

Teine oluline põhjus raudteede tulukuse languseks on — raudteede enda kriis. Kuigi majanduslik kriis ehk lähemas tulevikus jälle võiks aset anda parematele aegadele, siiski jääb veel järele väga keeruline liiklemise korraldamise probleem. Täna võistlevad raudteega suure eduga autod, homme — ka veel õhusõidukid. Uued võistlejad püüavad võimalikult suure osa vedudest raudteedelt üle võtta. Et neil ka oma paremused ei puudu, siis on raudteedel küllalt põhjust seda võistlust tõsiselt võtta.

Kui varemalt see teatud monopolisti seisukoht, mida raudteed omasid liikluse alal, võimaldas neile asju ajada tihti väga kroonulikult, siis asjaolude arenemiskäigu sunnil tuleb tulevikus tingimata loobuda sellisest mõtlemis- ja käitlusviisist. Kivinenud kord ei sobi enam raudteede eeskirjades ja määrustes, mis korraldavad suhteid raudteede ja raudteekasutajate vahel. Raudteede enda huvides on võimalikult paremini kohaneda antud uutele olukordadele, mis nõuavad suuremat vastutulekut reisijate ja kaubasaatjate nõuetele ja tarvetele.

Raudteekasutaja seisukohast ei saa sellepärast soovida, et raudteed oleksid teiste võistlevate veoettevõtete vastu kaitstud igasuguste seadusliste ja politseiliste eeskirjadega. Raudteed peavad selles võistluses relvana kasutama peamiselt neid paremusi, mis nad liiklemise alal võivad pakkuda. Et aga raudteedel eriline tähtsus on riiklikus ja rahvamajanduslikus elus, mis väärib riigi seisukohast ka vastavat hindamist ja tähelepanu, siis võib küll osutuda tarvilikuks, et liiklemise probleemi otstarbekohasemaks lahenduseks ja vastavate veoettevõtete tööalade j a o t a m i s e k s mõnesugused seaduslised korraldused maksma pandaks. Siiski sellised kaitseeeskirjad raudteede suhtes ei tohi halvata üldist elu ja liiklemise arengut. Tuleb leppida paratamatult selle asjaoluga, et osa vedusid läheb üle uutele liiklemisvahenditele (auto ja õhuühendused).

Raudteeveotariifide kõrgendusi kavatsedes peab olema selgus selle kohta, et mitteotstarbekohase kõrgenduse puhul võivad tagajärjed osutuda hoopis vastupidisteks neile, mis oli oodatud ja soovitud. Iga veotariifi kõrgendus endast on mittesoovitav nähe. Kui ta aga tingimata peab läbi viidama, siis peab seda enam tähtsust andma selle kõrgenduse iseloomule ja ulatusele. Juhul, kui on olemas võistlus ka teiste veoettevõtete poolt, tuleb silmas pidada, millist mõju võiks see kõrgendus avaldada ka võistlusesuhetele.

Et käesoleval juhul raudteevalitsus ei pea otstarbekohaseks tõsta reisijateveotariifi, kuigi reisijatevedu raudteestatistika andmete järgi annab suurema puudujäägi, kui kaubavedu, on loomulik ja õige. Reisijateveotariifi tõstmisel praegusel majanduslikult raskel ajal oleksid kodanikud veelgi enam sunnitud piirama oma sõitusid. See põhjustaks reisijatearvu langust, kuid raudteel ei oleks võimalust saavutada mingit kokkuhoidu vähenenud liikluse tõttu, sest reisirongide arvu meie raudteedel veel vähendada oleks hoopis mõtteta. Selle vastu — et raudtee võiks reisijate veo alal edukalt võistelda autotranspordiga, tuleb tal enam tähelepanu pöörata meie reisiliiklusele. Tuleb kanda hoolt mugava ja kiire reisivõimaluse eest, eriti kitsarööpmelisel teel, tõstes rongide sõidukiirust ja võimaldades, et näit. kitsarööpmeliste liinide ümbruskonnas asuvad kodanikud võiksid, oma asju ajades Tallinnas, veel õhtul aegsasti koju tagasi jõuda.

Reisirongide liiklemispolitika on meil kogu aeg, eriti kitsarööpmelisel, vildak olnud. Raudteevalitsus on väga vähe hoolinud päevase, õigem pealelõunase liikumise eest. Kuna välismail lõuna ajal (kl. 14—16 vahel) kõikidest suurematest keskustest kiirrongid väljuvad, et reisijatel oleks võimalik kiiresti ja varakult koju jõuda, on meil senini siiski eelistatud peamiselt öösist liikumist, selle peale vaatamata, et meie kaugused on võrdlemisi väga lühikesed.

Päevaste rongide liiklemine on meil ainult Tallinna—Tartu ja Tallinna—Narva liinidel enam-vähem otstarbekohaselt korraldatud, kuid teistel liinidel, eriti kitsarööpmelisel, on olukord rohkem kui vilets.

Ei ole ime, et reisijad eelistavad autobusesõitu, kui rong katab Tallinna—Viljandi ja Tallinna—Pärnu vahemaa 6—7 tunniga, auto aga tarvitab selle maa läbisõitmiseks keskmiselt 3—3½ tundi.

Et reisijate huvidega arvestada ja reisijaid juurde võita, peaks raudteevalitsus käiku määrama igal tähtsamal liinil kiirekäigulised reisirongid, mis väljuksid Tallinnast kl. 14—16 vahel ja tähtsamatesse keskustesse jõuaks mitte hiljem kl. 20.00.

Ei tee ta seda mitte, siis selle tagajärjeks on edaspidine kasvav reisijate üleminek autobustele.

Teiseks väga suureks puuduseks on mugavuste vähesus raudteesõidul.

E21040

Meie vagunid on suuremalt osalt väikeste akendega, mis ei luba väljavaadet ning annab vagunile tumeda ebamugava valguse. Vaguni pinkide istmed on pikema sõitude jaoks väga väsitavad, puudub 3. klassi vagunites kupee süsteem.

Temperatuur vagunites on väga ebaühtlane, kord on ülemäära soe, kord jälle külm.

Kitsarööpmelisel selle vastu on kogu olek iseenesest kitsas, eriti kaevata tuleb nigela valgustuse, vagunite kõikumiste üle, mille põhjuseks on halvad vaguni vedrud. Puuduvad isegi akendel kardinad. Magamisvagunites on madrats nii õhukene, et sõitmine eriti vanematele reisijatele on tõeliseks piinaks.

Kõike seda kroonib põlevkivi suits, mis küll viimasel ajal vedurite õliküttele ümberehitamise tõttu on vähemaks jäänud.

Ka 2. klassi vagunite istmete kate jätab palju soovida. Eesti on vist ainuke riik Euroopas, kus vaguni pehmed katted on puldani riidest!

Kõik need pisiasjad mõjuvad kaasa reisiliikumise vähenemisele!

Kaalumisele võiks veel tulla sõiduhinna alandamine 2. klassis. Meie naaber, Läti raudtee, alandas sõiduhinda 2. klassis vahekorraga 3—2. kl. vahel — 1 : $1^1/_3$ ja seda suurema tulemusega. Teise klassi reisijate arv on märksa tõusnud, kuna varemalt oli iga rongi koosseades üks 2. klassi vagun ja seegi sõitis pooltühjalt, nüüd aga on selle klassi reisijate arv niivõrd tõusnud, et juba mitmes rongis on liikumas kaks ja rohkem 2. klassi vagunit.

Mis puutub kaubaveo liiklusesse, siis võib küll õigusega ütelda, et raudteevalitsus on saavutanud siin nii mõndagi paremust, eriti mis puutub kaupade teeloleku aegade kohta.

Tulles tagasi tariifikõrgenduse kava juurde, peab tähendama, et siin on tegemist peaaegu täielikult lineaarse kõrgendusega, mis on maksev kõigi kaupade kohta ühetasaselt. Et klassidesse 1—2—3—4 kuuluvad kaubad jäävad muutmata, see asja suurt ei muuda, sest nimetatud tariifklassidesse kuuluvate, liiklemises tähtsamat osa etendavate kaupade arv on väga väike. Olgu vahest näit. välismaa bensiin ja mõni teine.

Lineaarset tariifikõrgendust oleks hoopis lihtsam läbi viia sel teel, et pandaks maksma üldine näit. 10 või 15% kõrgendus, mille arvutus mingit erilist raskust ei teeks selle tegelikul teostamisel. Kuid et raudteevalitsus sellist kõrgendusemoodust ei ole soovitanud, võiks põhjendatud olla vahest selles, et senised tariifklasside 1—2—3—4 maksumäärad on leitud olevat küllalt kõrged ja nende kõrgendamine ei oleks sugugi otstarbekohane.

Ettepaneku järgi tulevad kõik väikesaadetised, mis kuuluvad klassidesse 2, 3, 4, 5 jne., kõrgendada ühe klassi võrra. Kas ka see kõrgendus on küllalt otstarbekohane? Kas ei ole karta, et kõrgematesse klassidesse kuuluvaid väikesaadetisi hakkab tulevikus valguma veel enam autotranspordile, kui see seni juba sündinud?

Teatavasti tuli raudteel alandada möödunud ja ka käesoleval aastal mõne kauba (tulitikud, viin, õlu) tariifklasse, sest et neid kaupu eriliselt ähvardas autotranspordi võistlus. Tuleb sellepärast tõsiselt arvestada sellise võimalusega, et kavatsetud tariifi kõrgendus eriti väikesaadetiste suhtes soodustab autoliikluse võistlust ja võib seda välja kutsuda ka seal, kus ta seni ehk veel puudus.

Võib tähendada, et meil üldse on väikesaadetiste veohinnad, võrreldes vagunsaadetiste veomaksumääradega, kõrgemad, kui see näib olevat otstarbekohane praeguse olukorra juures.

KOLONEL OTTO STERNBECK,
TEEDEMINISTER.

Sünd. 24. dets. 1884. a. Järvamaal talupidaja pojana. Õppis Tallinna keskkoolis ja 1902. a. Berni ülikoolis. Helsingi ülik. vabakuulaja füüsika-matemaatika teadusk. Astus maailmasõtta 1914. a. Ülendati vahvuse eest lipnikuks 1915. a.. 1. Eesti diviisi staabi komandant. Tall. 1. kaitsepat. ülem. 8. jalaväe polgu ülem vabadussõjas. Peale sõda kaitseväe laskeinspektor, hiljem jalaväe inspektor. Vabaduse risti 1. liigi 2. järgu kavaler. Eesti ajal saanud ülendusi leitnandist kolonelini. Kirjutanud mitu raamatut relvade alalt. Teedeministriks K. Pätsu kabinetis 21. oktoobrist 1933. a.

Seades kõrvu 21. ja 1. klassi maksumäärad, saame järgmise pildi:

Kaugus	Maksumäärad 100 kg eest		Maksumäärade
km.	21. klass.	1. klass.	suhted.
50	11	113	1:10,3
100	17	186	1:10,8
200	23	302	1:13,1
400	33	500	1:15,2

Sel juhul, kui kavatsetud kujul kõrgendus läbi viiakse, jäävad suhted vastavalt 1:8,7; 1:9,8; 1:11,2; 1:13,2.

Nii kui teada, on viimasel ajal Lääne-Euroopas neis riikides, kus autovõistlus raudteedele muret ja peavalu sünnitab enam kui meil, kaubaveotariifi ümber korraldatud selles mõttes, et väikesaadetiste maksumäärі on alandatud. See osutus väga tarvilikuks selle tõttu, et autod võtsid raudteelt üle peamiselt neid kaupu, mis kõrgematesse klassidesse kuulusid. Saksamaal, kus seesugune tariifi ümberkorraldamine paari aasta eest läbi viidi, on madalaima vagunsaadetiste tariifklassi (G) ja väikesaadetiste tariifklassi veomaksumäärade suhe keskmiselt 1:5.

Arvan, et käesoleval juhul kaubaveotariifi kõrgendus, kui see tingimata peab läbi viidama, võiks koormata ainult vagunsaadetiste veomaksumääri, nimelt madalamaid tariifklasse, mis ei kata raudtee omakulusid.

Võidakse näit. tõsta 21. klassi maksumääri 25% võrra ja teiste järgmiste klasside maksumääri teatud määral vähem, arvestades seda, mis ulatuses tahetakse kõrgendus läbi viia. Klasside 1 kuni 10 maksumäärad peaksid jääma muutmata. Võiks arutada, selle vastu, klasside 1 ja 2 maksumäärade alandamise küsimust. Ka peab tähendama, et mõnedki kaubad, mis veetakse vagunsaadetistena suuremal arvul, on praegu liiga kõrgelt tarifeeritud, näit. kodumaa põlevkivitööstuse saadused.

Kui aga mõnesugustel kaalutlustel leitakse olevat võimatu kõige madalamaid tariifklasse enam kooskõlastada raudtee omakuludega, siiski igatahes tuleb võimalikult hoiduda seniste juba küllalt kõrgete kaupade uuesti koormamisest.

Lõpuks peab tähendama, et igasugune tariifikõrgendus on üks selline „eksperiment", mille kõiki võimalikke tagajärgi ei saa ette kindlaks määrata. Seda enam põhjust on sellepärast asja mitmekülgseks läbikaalumiseks ja arutamiseks, milleks ka käesolevad read on mõeldud.

Rootsi riigiraudteedest.

R. Holmström.

Raudteede ehituse küsimus tuli Rootsis esimest korda kõne alla riigipäeval juba 1829. a. Ettepanek olemasolevate veeteede täiendduseks ehitada raudteid, lükati tol korral tagasi. Möödus aastaid, enne kui raudteede ehitus jälle päevakorrale tuli. Seekord leidis see küsimus tubli eestvõitleja krahv Rosen'is, kes, elukutselt küll sõjaväelane, kuid raudteeasjandusest väga huvitatud olles, koostas raudteevõrgu kava, mis pidi haarama endas terve riigi maa-ala. See kava pidi teostatama era- ja nimelt peamiselt välismaa kapitali abil eraraudteedeseltside kaudu. Aastal 1845 vastava kuningliku otsuse põhjal antigi temale õigus ehitada raudteid terves Rootsis. Et Rosen'il aga ei õnnestunud tarvilikku kapitali hankida selleks määratud tähtaja jooksul, siis võeti temalt ehituseluba jälle ära. Kuid siiski veidi hiljem anti ühele aktsiaseltsile, mis ka Rosen'i poolt oli ellu kutsutud, riigipäeva poolt luba ja isegi kasvituse-tagatis kapitali suhtes Köping—Hult vahelise raudtee ehitamiseks. See raudtee pidi looma ühenduse Rootsi kahe suurema sisevete kogu, Väneri ja Mälare järve vahel. Sellel aktsiaseltsil vastava kapitali puudumisel ei läinud korda tervet kava teostada, siiski ehitati valmis Örebro—Dylta teeosa, mis 5. märtsil 1856. aastal avalikuks liiklemiseks üle anti. Samal päeval avati liikumine ka Nora—Ervalla raudteel, mille ehitus ilma riikliku kaasabita oli teostunud. Seega siis loetakse 5. märtsi 1856 Rootsi raudteevõrgu sünnipäevaks.

Kuni selle ajani oli raudteede ehitus ainult eraalgatuse asjaks olnud. Pikkamööda oli aga arusaamine raudteede tähtsusest tunginud ka riigi juhtivatesse ringkondadesse ja, et raudteede ehituse eest hoolt kanda ka riigi ülesannete hulka kuulub, see mõte leidis vastuvõtlikku pinda. Riigipäev 1853./1854. a. võttis vastu otsuse, et kõik pealiinid peavad kuuluma riigile ja viimase kulul ehitatama. Kõrvalliinide ehitust pidi võidama anda üle eraettevõtetele, kellele vastavad load valitsuse poolt antud. Eraettevõtete poolt teostatavate raudtee-ehitustööde jaoks riikliku toetuse määramine pidi igal üksikul juhul tulema eraldi otsustamise alla. Pealiinidest pidi alustatama kohe Stockholm—Göteborgi liini, kui ka sellelt liinilt hargneva Malmö—Jönköpingi teeosa ehitust. 22. jaanuaril 1855. a. kuningas andis insener ja oberst Nils Ericson'ile, keda hiljemalt on nimetatud „Rootsi riigiraudteede isaks", volitused teostada riigiraudteede-võrgu loomist ja arendamist enda äranägemise järgi ja vastutusel.

Samal aastal alustati ehitustööd mainitud kahel liinil ja 1. detsembril 1856. a. avati üldiseks liikumiseks teeosad Göteborg—Jonsered ja Malmö—Lund.

Alguses loodeti, raudteede ehituseks vajalikku kapitali muretseda siselaenude abil. Katsed selles sihis ei õnnestunud, sellepärast tuli hiljem peamiselt väliskapitali kasutada. Ka läks osa tulusid riigimaksudest raudteeehituse otstarbeks.

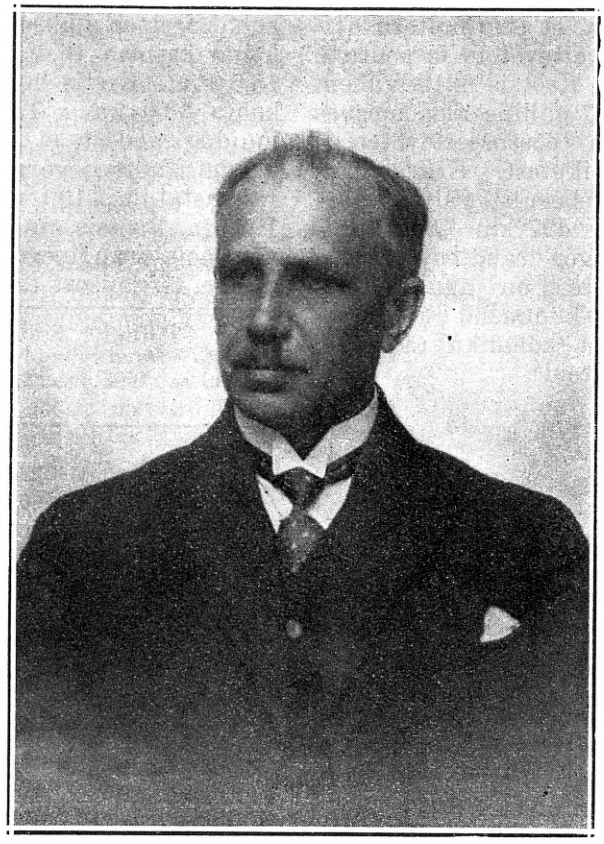
Riigiraudteede ülemaks jäi Ericson kuni 1862. a. lõpuni. Selle aja jooksul Rootsi raudteeasjandus tegi võrdlemisi suuri edusamme. Riigiraudteedevõrgu kogupikkus oli üle 600 km ja selle ehituseks oli üle 50 milj. kr. ära kulutatud. Riigiraudteed andsid puhast ülejääki ja nende tulu kasvas iga aastaga. Seega osutusid valeks kõik senised kahtlustused ja arvamused, nagu ei tasuks ennast ära raudteed Rootsis.

Järgmistel aastatel jätkati pealiinide ehitamist agaralt edasi. 1864. a. lõpetati lõunapoolne pealiin Falköping--Malmö, 1871. a. said valmis põhja-lääne pealiin Laxa—Norra riigipiir ja ühendustee Stockholmi kaudu. 1874. aastal avati idapoolne pealiin Katrineholm--Nässjö ja 1894. a. lõpetati täielikult põhjapoolse pealiini Stockholm—Boden ehitus. 1895. a. avati liikumiseks Lulea—Malmberget liin, kuna selle liini pikendus Gellivare—Norra riigipiir, mis on ühenduses Norra riigiraudteede liiniga (Narvik), alles 1903. a. valmis sai. Sellel liinil on maagi väljaveos suur tähtsus ja tulunduslikult on ta üks kasutoovamatest liinidest.

Kui riigiraudteed 1906. a. oma 50. a. kestvust pühitsesid, siis oli riigiraudteedevõrk selliselt, kui seda Nils Ericson oli ette kujutanud, juba peajoontes peaaegu teostatud. Ka Põhja-Rootsis olid pealiinid valmis ehitatud. Järgmiste aastakümnete jooksul jätkati raudteedevõrgu väljaehitamist ja täiendamist peamiselt Põhja-Rootsis. Viimaseks suuremaks sündmuseks Rootsi raudteede ajaloos oli n. n. Inlandi („sisemaa") raudtee ehituse otsustamine. See uus liin pidi kulgema läbi Põhja-Rootsi ja peaaegu paralleelselt põhjapoolsele, Botnia merelahe ääres asetsevale pealiinile. Selle liini ehitus otsustati riigipäeva poolt 1904. a. Esimene teeosa avati liiklemiseks 1911. a. Kuni 1930. a. oli uut liini juba 737 km valmis ehitatud. Peale selle ühendati selle liiniga ja võeti riigile üle veel 521 km eraraudteed, nõnda et liini kogupikkus oli 1258 km. Kavatsetavast liini pikkusest jäi üle veel 263 km, millest osa on juba vahepeal valmis saanud ja liikumiseks avatud, kuna liin lõplikult valmis peab saama 1937. a. Mõnede, uuest liinist hargnevate kõrvalliinide pikkus juurde arvatud, on Inlandi liini kogupikkus peale valmissaamist 1886 km, s. o. üks kolmandik Rootsi riigiraudteede üldpikkusest.

Praegu võib väita, et raudteeliinide ehitused Rootsis, vähemalt seda puhku, on lõpule jõudnud. Kui riigiraudteedevõrk veel laieneb, siis sünnib see ainult eraraudteede arvel, mis riigi kätte üle lähevad.

Eraraudteede ehitus algas riigiraudteede ehitusega peagu ühel ajal. Alguses, nimelt esimese 10—15 a. jooksul, eraraudteed ei arenenud sugugi mitte nii hoogsalt, kui riigiraudteed. Erakapital näis raudteede ehituse



DIPL.-INS. JAAN RAUDSEP,
RAUDTEEDE DIREKTOR.

Sünd. 3. aug. (vana kal.) 1873. a. Laatre vallas, Valga maak. Assaku talu peremehe pojana, pühitses 15. augustil 1933. a. oma 60. sünnipäeva.

J. R. õppis Tartu reaalkoolis, mille lõpetas 1892. a. Selle järgi astus Riia politehnikumi ja lõpetas selle 15. apr. 1898. a. insener-mehaanikuna. Aprillist kuni sügiseni 1898. a. teenis Riia masinavabrikus „Mootor" insener-konstruktorina. 1898—1901. a. käitisinsenerina Liibavi masinavabrikus „Vesuv". 1901—1903. a. käitisinsenerina A/S. Siemens ja Halske kaablitehases Peterburis. 1903.—1906. a. kaasomanikuna Vosnesenskis põllutööriistade tehases „Specht ja Raudsep". 1906. a. kuni Eestisse tulekuni teenis Jekaterinoslaavi raudteedel vaheldamisi mitmel vastutusrikkal juhtival kohal.

1924. a. tulles Eestisse, nimetati 1. okt. 1924. a. veoameti van. inseneriks. 1. märtsil 1925. a. nimetati veoosakonna ülemaks ja 1. aug. 1927. a. raudteede peadirektoriks. Oli teedeministriks Teemandi valitsuses 19. veebr. kuni 19. juulini 1932. a. ja Einbundi valitsuses 19. juulist kuni 2. nov. 1932. a., kust uuesti asus raudteede direktoriks.

suhtes äraootavale seisukohale asuvat. Et riigiraudteede ehitusel ja ekspluateerimisel saavutatud heade tagajärgede tõttu näisid raudteed Rootsis küllalt tasuvaks kapitali paigutuseks ja pealegi, et riik enda poolt toetust andis, siis möödunud sajandi viimases veerandis eraraudteeasjandus Rootsis näitas suurt tõusu, vastandiks naaberriigile Norrale, kus eraraudteed ialgi tähtsat osa ei ole etendanud. Rootsi oludele iseloomustav nähe on, et eraraudteed ehitati suure arvu vähemate ettevõtete ja asutiste poolt. Nimelt 1914. a. oli Rootsis mitte vähem kui 164 raudteeomanikku, milline arv koosnes raudteeseltsidest, kuid ka tööstuseettevõtetest, linnavalitsustest ja eraisikutest. Eraraudteedest olid tähtsamad: Göteborgist väljuv mäetööstuse-piirkonna raudtee 497 km ja Stockholm—Westeras—Bergslagen raudteevõrk 475 km pikk. Paljud eraraudteed on aga võrdlemisi lühikesed (kuni paarkümmend kilomeetrit pikad) ja evivad ainult kohaliku tähtsuse. 1932. a. lõpus oli eraraudteid:

pikkusega alla	50 km	— 44
„	50—100 „	— 23
„	üle 100 „	— 32
	Kokku	— 99

Nagu juba nimetatud, on riigiraudteedevõrk laienenud ja eriti viimasel ajal kasvab jõudsasti eraraudteede ülemineku tõttu riigi kätte. Juba 1896. a. osteti Lääneranniku eraraudtee riigi poolt ära. Alguses teostusid need ülevõtmised riigi poolt enam-vähem mõnesugustel raudteepolitilistel või ka tehnilistel põhjustel. Näiteks võib tuua 31 km pikkuse Malmö—Trälleborgi liini riigistamist 1909. a., mis võimaldas Trälleborgi—Sassnitzi raudteeparve liini kaudu luua otseühendust Rootsi ja Saksa riigiraudteede vahel. Riigiraudteede enda ekspluatatsiooni huvides riigistati ka mõned riigiraudteede pealiinide vahel asetsevad eraraudteed. Viimasel ajal, kus raudteede tulutoovus üldiselt on tublisti langenud, ja paljud raudteed isegi kahjuga on töötamas, on eraraudteede seisukord väga halvaks muutunud. Olukorra lahendamiseks on paljudel eraraudteedel ainult kaks võimalust olnud: osa vähemaid raudteeühikuid on liitunud suuremateks ühikuteks. Näit. Lõuna-Rootsis liitusid 7 raudteed ja moodustasid uue ühiku, mille liinide kogupikkus on 576 km ja millel on ühine administratsioon. Teine osa eraraudteid, mille seisukord nõnda katastrofaalne oli, et enam mingisugused ümberkorraldamised abi poleks toonud, on riigivõim sunnitud olnud enda kätte üle võtma. Et aga riigiraudteedevõrk laieneb selliste liinide arvel, mille ekspluateerimine on tulunduslikult kahjulik olnud, see asjaolu avaldab halba mõju riigiraudteede majandusele ja raskendab veelgi riigiraudteede seisukorda, mis niigi juba viimastel aastatel enam nii väga hiilgav pole olnud, nagu ka allpool näeme.

Rootsi on Euroopas maa, kus, võrreldes raudteede kogupikkust elanikkude üldarvuga, on kõige rohkem raudteid. Juba 1906. a. seisis Rootsi sellepoolest esikohal, sedaenam aga nüüd, kus Põhja-Rootsis on palju uusi kultuurteid juurde ehitatud. 1930. a. langes iga 10.000 elaniku kohta 27,4 km raudteid. Teisel kohal asetseb Luksemburg 19,3 km, kolmandal kohal Iirimaa 16,4 km ja neljandal kohal Läti 15,5 km. Eestis langeb iga 10.000 elanikku kohta 13,0 km. Tähendatud suhted olenevad muidugi sellest, et nimetatud maad, võrreldes nende raudteedevõrgu tihedusega, on hõredalt rahvastatud. 100 ruutkilomeetri peale langes 1930. a. Rootsis ainult 3,83 km raudteid.

Rootsi raudteevõrgu arenemise kohta pildi saame järgmisest tabelist:

Aasta lõpul	Riigiraudteid km	Eraraudteid km	Kokku km	Sellest riigiraudt %	Raudt. Rootsis km: 100 km² kohta	Raudt. Rootsis km: 1000 elaniku kohta
1856	32	34	66	48,5	0,02	0,18
1860	303	224	527	57,5	0,12	1,37
1870	1118	609	1727	64,7	0,39	4,14
1880	1956	3920	5876	33,3	1,34	12,87
1890	2613	5405	8018	32,6	1,83	16,76
1900	3850	7453	11303	34,1	2,57	22,01
1910	4418	9411	13829	31,9	3,15	25,04
1913	4688	9689	14377	30,7	3,28	25,50
1920	5575	9654	15229	36,6	3,47	25,79
1926	6055	10024	16079	37,7	3,66	26,47
1927	6240	10031	16271	38,4	3,70	26,73
1928	6461	10240	16701	38,8	3,80	27,36
1929	6483	10239	16722	38,8	3,81	27,32
1930	6641	10169	16810	39,5	3,83	27,37
1931	6735	10017	16770	40,2	3,81	27,21

Nagu toodud tabelist näha, on 1931. a. Rootsi raudteedevõrgu kogupikkus vähenenud 40 km võrra, milline nähe Rootsi raudteede ajaloos tema 75-aastase kestvuse jooksul siin esimest korda ette tuleb. See on seletatav sellega, et nimetatud aastal uusi liinisid liiklemiseks peagu sugugi juurde ei tulnud, mõned üksikud, kõrvalise tähtsusega teeosad kas lammutati, või avalikust liiklemisest kõrvaldati.

Rootsi riigiraudteed on normaalrööpmelised (1435 mm). Eraraudteedest on osa kitsarööpmelised, nimelt 1931. a. 3757 km ehk 37,5%. Kitsarööpmeliste teede laius on harilikult 891 mm. Alguses ehitati kitsarööpmelisi eraraudteid ka laiemaid, näit. 1067 mm laiused Karlshamn—Vislanda ja Sölvesborg—Kristianstad teeosad, kuid hiljem on neid enamalt jaolt ümber ehitatud. Tuleb ette raudteid, mille rööpmelaius on alla 891 mm. Üldse on kitsarööpmelisi raudteid Rootsis 6 laiusega.

Kaherööpmelisi raudteid Rootsis oli 1930. a.: 431 km riigiraudteid (6,5%) ja 37 km eraraudteid (0,3%).

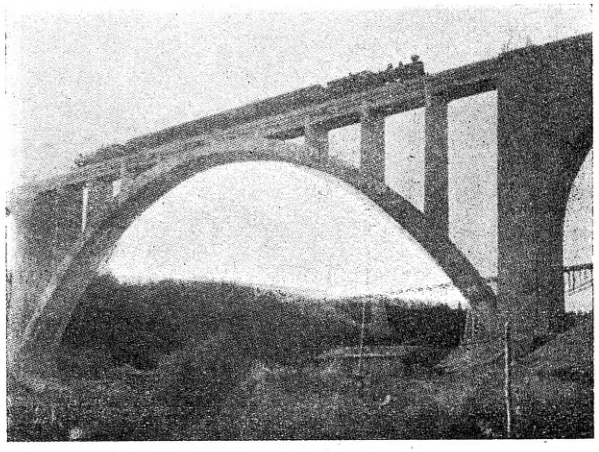
Rootsi riigiraudteed on erilist tähelepanu äratanud välismaal oma liinide elektrifitseerimise alal. Selletõttu ei oleks üleliigne olevat siin pikemalt sellejuures peatuda.

Raudteede elektrifitseerimise küsimus võeti üles Rootsis ligi 30 aastat tagasi. Riigipäev võttis vastu 1904. a. otsuse raudteede elektrilise käituse sisseseadmise kohta katseviisil, vähemas ulatuses. Riigiraudteede peadirektsioon korraldas 1905.—1907. a. katsetusi selles sihis. Riigipäev otsustas 1906. a. omandada riigile mõned kosed Motala, Lagani ja Jerle jõel, et neil asutada jõujaamasid raudteekäituse jaoks. Peale laiaulatusliste uurimuste ja eeltööde otsustati 1910. a. elektriline käitus sisse seada 129 km pikkusel Kiruna—Riksgränsen (Norra riigipiir) teeosal, tarvilise elektrienergia saamiseks ära kasutades Porjuse-koske Lulea-Elfil. Selle teeosa kaudu veetakse maaki Lapimaa kaevandustest Narviki sadamasse, mis ka terve talve läbi jäävast vaba on. Elektrifitseerimise tööd alustati 1910. a. ja lõpetati 1915. a. Selle liini elektrifitseerimine on nimetamisväärt eriti selle tõttu, et see liin asetseb polaarringist põhja pool ja enne Arhangelski raudtee ehitust oli kõige põhjapoolsem raudtee maailmas. Rootsi riigiraudteedel puudusid selle liini elektrifitseerimisel laiemad kogemused, kuid siiski õnnestus see hästi. Kiruna—Riksgränsen teeosal saavutatud rahuldavad tagajärjed põhjustasid elektrilise käituse tarvitusele võtmist ka Bottnia merelahe äärde viival Kiruna—Gällivare—Boden—Lulea—Svartön (320 km) teeosal 1917.—1921. a. Seega oli juba 8% Rootsi riigiraudteedest elektrifitseeritud.

Maagi väljaveo tee see osa, mis asetseb Norra maa-alal, elektrifitseeriti Norra riigiraudteede poolt 1921.—1923. a. sama süsteemi järgi, mis võimaldas nüüd vedurite ja meeskonna vastastikust vahetust. Terve tee (ka Norra teeosa) jaoks tarvisminev energia saadakse Porjuse jõujaamast. 80000-voldiline vool juhitakse sealt alajaamadesse, kus see raudteekäituses tarvitatavaks 16000-voldiliseks ümber muudetakse. Selle liini elektrifitseerimise kasulikkusest kõnelevad järgmised tagajärjed: rongi kaalu võidi tõsta 1300 tonnilt 1900 tonni peale ja keskmist sõidukiirust 25 km/t pealt 38 km/t peale, s. o. ligi 52%. Et peatused teel vee ja süte võtmiseks ära jäid, sellega saavutati sõiduajas veel 14% kokkuhoidu. Nimetatud teeosa läbilaske võime tõusis seega kahekordseks ja osutus ülearuseks teise rööpme või uute vahejaamade juurdeehitamine. Palkade alal saadi ka kokkuhoidu ligi 39%. Kuid last not least seisab elektrifitseerimise tähtsus Rootsis selles, et selle läbi raudteed vabanevad kivisüte tarvitusest, mida väga suurel määral tuleb välismaalt sisse vedada. Raudteed tarvitasid 1914. a. üle 500000 tonni välismaa ja veidi üle 50000 tonni kodumaa kivisütt. Nimetatud maagi väljaveo liinil elektrifikatsiooni tagajärjel langes ära 75000 tonni kivisüte tarvitus aastas.

Elektrifitseerimise kohta laiemas ulatuses kavade esitamine tehti riigi raudteedevalitsusele ülesandeks juba 1915. a. Sellekohane kava esitati ka raudteevalitsuse poolt viis aastat hiljem. Selles asuti seisukohal, et elektrifitseerimine laiemas ulatuses on otstarbekohane, kuid arvesse võttes suuri kapitali kulusid tuleb kava teostada järk-järgult. Eestkätt tulevad elektrifitseerida need liinid, millel on kõige suurem liiklemistihedus ja mis kõige rohkem kivisütt ära tarvitavad. Silmas pidada tuleb muidugi ka vastava liini tähtsust liiklemisteedevõrgus.

Neist eeltingimustest välja minnes, langes valik 1920. a. 458 km pikkusele Stockholm—Göteborg teeosale, mis aastas keskmiselt 384 tonni kivisütt tarvitas iga km kohta. Nimetatud teeosa elektrifitseerimine viidi läbi 1923.—1926. a. ja seega oli juba 15% riigiraudteede-



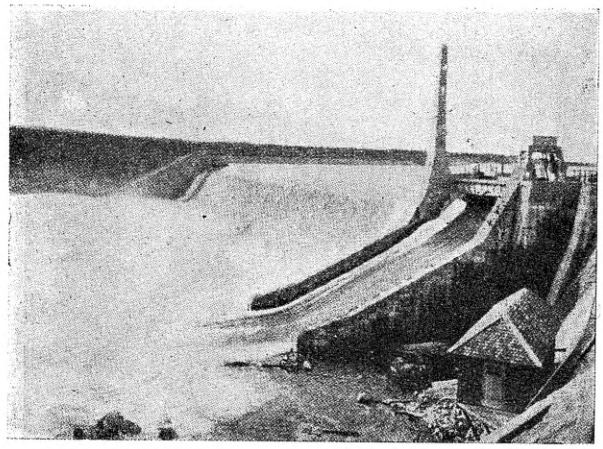
1. Raudteesild üle Öreälvi.

võrgu kogupikkusest elektrifitseeritud. Süte tarvitus vähenes 80000 t võrra aastas. Selle teeosa elektrifitseerimise kulud ühes 50 elektriveduri soetamiskuludega läksid maksma 43,3 milj. krooni, millisest summast 34 milj. kr. kaeti riigipäeva poolt 1920., 1924. ja 1925. a. lubatud laenudega, kuna 9,3 milj. kr., mis peamiselt vedurite muretsemiseks määratud, riigiraudteede uuendamisfondi summadest kaeti.

Stockholm—Göteborgi teeosa elektrifitseerimise kavas oli üheks eesmärgiks ka rongide sõiduaja lühendamine ette nähtud. See teostati ka 15. maist 1927 maksma pandud sõiduplaanis. Stockholm—Göteborgi vahelise kiireima rongi sõiduaeg lühendati 8 t. 40 min. pealt 6 t. 4 min. peale, kõrgendades keskmist sõidukiirust 58,5 km/t pealt 79,7 km/t peale. Kaubarongide sõiduaega võidi isegi 10—12 tunni võrra lühendada. Huvitav on märkida, et elektrifitseerimise ja sellega rongide sõidukiiruse tõstmise tagajärjel sellel liinil ilmestus liiklusetõus, mida näitavad järgmised arvud: võr-

reldes arvusid 1925. a. kohta (enne elektrifitseerimise lõpetamist) ja 1928. a. kohta, tõusis reisirongide rongkilomeetrite arv (tuhandetes) 2715 pealt 3511 peale (29%) ja kaubarongide rongkilomeetrite arv 1015 pealt 1186 peale (17%). Vaguni telgkilomeetrite arv tõusis reisirongides 34% ja kaubarongides 18% võrra.

Kokkuhoidu kulude alal, mis elektrifitseerimise tagajärjel saavutatud, hinnati 1928. a. 115.000 kr. peale. Kuid peab tähendama, et see kokkuhoid oleks veel palju suurem olnud, kui sellest liinist ärakäänavad teeharud oleksid samuti elektrifitseeritud, kuna nüüd tuli viimaste tõttu ikka veel alles hoida sõlmejaamades süte- ja veevõtmise punkte ja auruvedurite parki. Käesoleval ajal on aga sellepoolest asjaolud teiseks muutumas, sest osa neid kõrval-teeharusid ongi ka elektrifitseeritud, osa kohta on aga kavatsused seda teostada lähemas tulevikus.



2. Porjuse jõujaam.

Stockholm—Göteborgi teeosa elektrifitseerimise head tagajärjed, mis ületasid kõik ootused, andsid riigiraudteedele põhjust 1930. a. jaanuarikuus uute elektrifitseerimiste kava esitamiseks riigipäevale. Järgmiseks oli ette nähtud liin, mis süte tarvituse hulga poolest Stockholm—Göteborgi liinile järgneval kohal seisis, nimelt tähtis, välismaaga ühendust pidav Stockholm — Järna — Norrköping—Malmö—Trälleborg liin, millest Stockholm—Järna teeosa ühtub Stockholm—Göteborgi liiniga ja oli seega juba elektrifitseeritud. Kasulikuma sõiduplaani koostamise võimaldamiseks kui ka teenijaskonna ja veereva materjali parema ärakasutamise mõttes näis olevat otstarbekohasem elektrifikatsiooni ettepanekut mitte üksi Järna—Malmö teeosa kohta piirata, vaid laiendada kõigi teeharude kohta, mis peavad ühendust Järna—Malmö ja Stockholm—Göteborgi pealiini vahel. Need on teeosad Katrineholm—Aby, Örebro—Hallsberg—Mjölby, Fallköping—Nässjö ja Arlöv—Lomma. Kogu selle võrgu pikkus on 860 km.

Nimetatud teeosadevõrgu elektrifitseerimise kulud ühes jaamade ümberehitamise, jõujaamade laiendamise, uue veereva materjali (63 elektrivedurit, 21 manöövrivedurit, 12 mootorvagunit lähisliikluse jaoks, 8 akkumulaatorvedurit) soetamise ja muude kuludega hinnati 71,84 milj. kroonile. Kuid peab tähendama, et aurukäituse allesjätmise puhul oleks tulnud lähemate aastate jooksul 16,4 milj. krooni välja anda uute auruvedurite ehitamise, vanemate vedurite ümberehitamise j. m. peale. Seega jääb puhtelektrifitseerimisekuludeks 55,4 milj. kr. Kokkuhoidu sütetarvituses hinnati 105000 t peale välismaa ja 18000 t peale kodumaa süte tarvituse suhtes.

Rootsi riigipäev andis oma põhimõtteliku nõusoleku eeltähendatud kava teostamise kohta. Kulude katmiseks lubas riigipäev 1931. a. 31 milj. krooni ja 1932./33. a. 19,6 milj. krooni. Selle juurde tuli veel 10,8 milj. krooni riigiraudteede uuendamisefondist 1931. ja 1932. a., milline summa läks peaasjalikult vedurite soetamiseks.

Elektrifitseerimisetööd on edenenud kiiremalt, kui esialgu võidi arvata. Teeosadel Järna—Aby (109 km), Katrineholm—Norrköping (48 km), Norrköping—Mjölby (79 km), Falköping—Nässjö (113 km) ja Örebro—Hallsberg (25 km) on elektrikäitus juba sisse seatud. 1932. a. lõpus oli seega juba üldse 1280,7 km elektrifitseeritud. Hiljuti lõpetati tööd ka Hallsberg—Mjölby teeosal. Käesoleva aasta lõpuks loodetakse lõpule viia elektrifitseerimine tervel võrgul, kus see oli ette nähtud.

Toetudes senistele soodsatele kogemustele, on riigiraudteedel kavatsused ka teiste tähtsamate liinide elektrifitseerimise kohta. Memorandumis, mis 29. nov. 1932 riigiraudteede poolt välja antud, käsitletakse seda küsimust väga põhjalikult. Selles märgukirjas tõendatakse, et raudteede elektrikäitus enam-koormatud liinidel Rootsis pakub suurel määral kasu nii liiklemistehniliselt kui ka majanduslikult. Eestkätt seisab kasu selles, et elektrirongid võivad jaamadesse sisse sõita ja üldse teel tõususid ületada suurema sõidukiirusega, kui aururongid, mis tõttu ka praegu maksvaid sõidukiiruse ülemmääri alles jättes, on võimalik rongide sõiduaega suurel määral lühendada. Elektrikäitus tarvitab vähem teenijaid ja osutub mitmes suhtes odavamaks kui aurukäitus (materjali ja sisseseadete alalhoid ja ajujõud). Liiklusetõusu puhul on elektrikäituse juures võimalik rohkem tööd ära teha, ilma et liiklusekulud samal määral tarvitseksid tõusta.

Elektrikäitusele ülemineku korral langevad ära välismaa kivisüte soetamiskulud ja asendatakse kodumaal saadava elektrivoolu kuludega.

Peale nende üldiste põhjuste, mis räägivad elektrifitseerimise poolt, tuuakse ette ka veel teisi, erilisi, mis õigustavad elektrifitseerimise

jätkamist nüüd kohe. Elektrikäituse alla kuuluvate teede ulatuse laiendamine loomulikult kõrgendab teistel teeosadel juba varemalt teostatud elektrifitseerimise eeliseid. Peale selle on praegusel majandusliku kriisi ja tööpuuduse ajal see rahvamajanduslikult tähtis, et elektrifitseerimisega ühenduses olevad tööd aitavad üldist tööpuudust teatud määral vähendada.

Kuigi raudteed käesoleval ajal on majanduslikult raskes seisukorras, siiski riigiraudteede seisukohast ei tohiks see takistada elektrifitseerimiste tööde jätkamist. Sest, kui kord on tunnustatud, et raudteede elektrifitseerimine endast on majanduslik ja üldse aitab tõsta raudteekäitust paremale järjele ning on seotud ülaltähendatud eelistega, siis on see igal juhul õigustatud ja tuleb teostada, arvestamata raudteede tulunduse seisukorraga.

Järgmistena tulevad elektrifitseerimiseks küsimuse alla ühelt poolt Stockholm—Krylbo—Ange ja Örebro—Krylbo liinid, mille pikkus kokku 616 km ja mida nimetatakse lühidalt Ange-liinideks, teiselt poolt aga teeosa Malmö—Göteborg (299 km) ühes sellelt ärakäänava teeharuga Hälsingborg—Ängelholm (29 km), mida tuntakse Lääneranna-tee nime all.

Ange-liinide elektrifitseerimise kulud on hinnatud 49,5 milj. kroonile. Lääneranna-tee elektrifitseerimisekulud on arvestatud 27,15 milj. krooni peale.

Ange-liinidel alustati tööd käesoleva aasta maikuus. On kavatsus elektrifitseerimine läbi viia ja lõpetada üksikutel teeosadel järgmisteks tähtaegadeks: Örebro—Krylbo oktoobris 1934, Stockholm—Uppsala aprillis 1935, Uppsala—Krylbo septembris 1935, Krylbo—Bollnäs detsembris 1935 ja Bollnäs—Ange aprillis 1936.

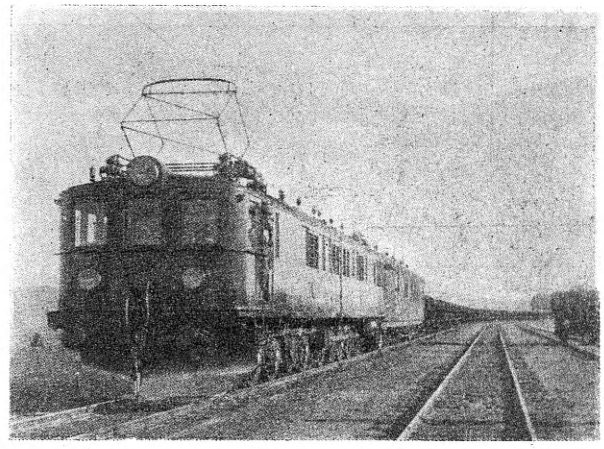
Lääneranna-tee peavad tööd valmis saama üksikutel teeosadel: Malmö—Ängelholm — juuliks 1935, Ängelholm—Hälsingborg oktoobriks 1935 ja Ängelholm—Göteborg detsembriks 1936.

Ange-liinide ja Lääneranna-tee elektrifitseerimise lõpule viimisel on kõik Lõuna- ja Kesk-Rootsi pealiinid, niivõrt kui need riigile kuuluvad, elektrifitseeritud. Rahvamajanduslikult on need elektrifitseerimised erilise tähtsusega, sest et kõik selleks tarvisminev materjal valmistatakse Rootsis. Sellega ühenduses olevad tööd tulevad seega kasuks Rootsi tööstusele ja üldse aitavad elustada Rootsi majandust.

Kui kõik, kuni 1936. a. kavatsetud tööd on lõpetatud, siis Rootsi on raudteede elektrifitseerimise alal Šveitsi järgmisel kohal. Sel puhul on 2700 km ehk 40% riigiraudteedevõrgust elektrifitseeritud. Arvesse võttes aga vaguntelgkilomeetreid, toimub tulevikus 80% vedusid liinidel, kus elektrikäitus sisse seatud.

Kõneledes Rootsi raudteedevõrgust ja selle käitusest, ei saa jätta mainimata, et Rootsi riigiraudteed peavad otseühendust ka Taani ja Saksamaa raudteedega parvlaeva-ühenduste kaudu. Rootsi ja Taani vahel on raudteeparveliinid Malmö-Kopenhagen (30 km) ja Hälsingborg—Helsingör (5 km). Saksamaaga on raudteeparve-ühendus Trälleborg—Sassnitz liinil, mille pikkus on 107 km. Raudteeparve-ühendused võimaldavad reisijatevedu ilma ümber istumata ja ka kaupade vedu ilma ümber laadimiseta nimetatud riikide vahel. (Lähemalt selle kohta vt. „Eesti Raudtee“ nr. 3 (112) — 1933. a. lk. 43—45.)

Nagu juba tähendatud, on Rootsi riigiraudteed kõik normaalrööpmelised (1435 mm) ja, kasutades raudteeparve-ühendusi, liiklevad Rootsi raudteedel tihti ka Taani, Saksa ja teiste Kesk-Euroopa raudteede vagunid, mis on laetud otseühenduses veetavate kaupadega. Rootsi riigiraudteede veerev koossead vastab Inglise ja Kesk-Euroopa raudteedel tarvitusel olevatele tüüpidele. Raudteede tekkimise aegadel Rootsis tulid vedurid kui ka vagunid välismaalt tellida. 1877. a. peale ehitatakse kõik vagunid kodumaal ja ka vedurite ehitus toimub käesoleval ajal Rootsi enda tehastes.



3. Maagiveo elektrirong.

Rootsi riigiraudteede veereva materjali koostise kohta ülevaadet pakub alljärgnev tabel:

	1906	1913	1921	1930	1932	
Auruvedureid . . .	761	890	1052	853	819	
Elektrivedureid . . .	—	—	22	122	174	
Mootorvaguneid . . .	—	—	3	10	14	
Kokku	761	890	1077	985	1007	
Reisivaguneid . . .	1241	1635	1921	1798	}	2435
Postvaguneid . . .	57	62	81	112		
Pakkvaguneid . . .	383	491	596	548		
Kaubavaguneid:						
kinniseid . . .	5516	6675	7533	6483	6491	
lahtiseid	11896	13420	16415	14086	11183	
maagi veoks . .	1239	2314	2931	3560	3800	
Kokku	20332	24597	29477	26589	23909	

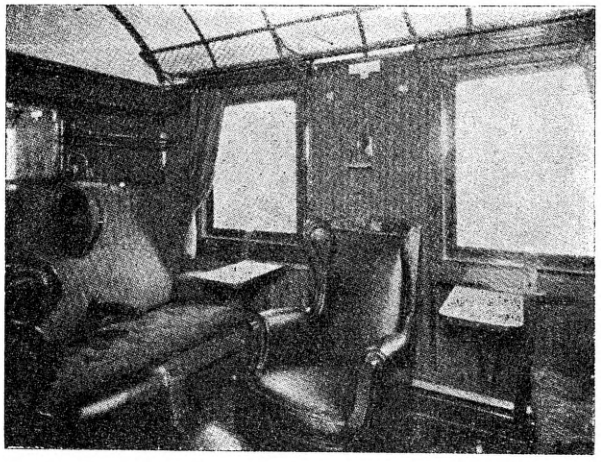
Märkus: 1932. a. vagunite üldarvu (23909) juurde tuleb arvata veel 116 ametvagunit, mis eelmistel aastatel on arvatud teiste liikide alla.

Maagiveo-vagunite arvus on näidatud ka Luossavaara-Kiruna mäetööstuse aktsiaseltsile kuuluvad erakaubavagunid.

Tuleb tähendada, et eraraudteede riigistamise puhul ka nende veerev materjal riigiraudteedele üle anti.

Võrdluseks tuuakse ülevaade ka eraraudteede veereva materjali koostise kohta:

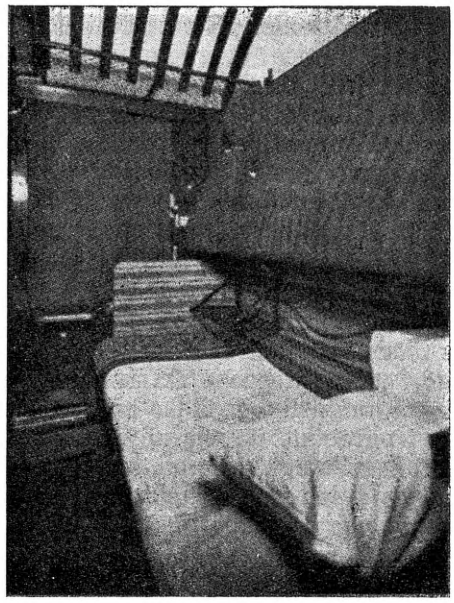
	Normaalrööpmelised eraraudteed			Kitsarööpmelised eraraudteed		
	1913	1930	1931	1913	1930	1931
Auruvedureid	730	792	775	323	348	340
Elektrivedureid	2	—	—	—	15	15
Mootorvaguneid	19	67	70	22	50	52
Kokku	751	859	845	345	413	407
Reisivaguneid	1457	1497	1463	686	739	716
Pakk- ja kaubavaguneid	19107	21978	21523	7996	9875	9728
Kokku	20564	23475	22986	8682	10614	10444



4. 2. klassi kupee.

Reisi- ja postvagunid ehitati varemalt peamiselt 2-teljelised. Kolme- ja neljateljeliste vagunite arv moodustas vagunite üldarvust 1913. a. 34,1%, 1925. a. 35,6%, kuid 1931. a. juba 43,1%. Üldse viimase viie aasta jooksul on Rootsis reisivagunite ehituse ja sisustuse alal suuremaid uuendusi ellu viidud. Uued reisivagunid ehitatakse terasest ja on erandita 4-teljelised. Varemalt ehitatud reisivagunite sisustus ehitatatakse ümber vastavalt uuema aja nõuetele (uued mugavamad pingid, elektrivalgustus j. m.). Osa endiseid 2-teljelisi vaguneid on ehitatud kokku suuremateks aggregaatideks (vaata joon. 9).

Terasest vagunitel moodustavad vaguni küljed ja alusraam terviku ja ühise kandva osa. Vaguniotsad ehitatakse eriti tugevad, mis oleksid küllalt vastupidavad ka kokkupõrgete puhul. Proofilraua ja plaatide liitmine toimub harilikult neetimise teel. Ainult välisseinad ja väline katus on terasest, kuna vaguni sisemine vooderdus, lagi ja põrand on puust. Välisseina

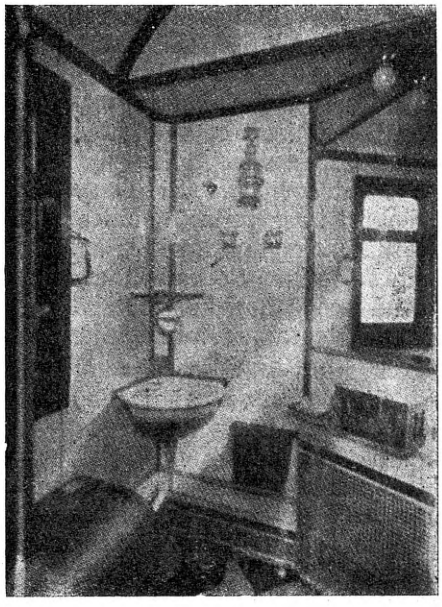


5. 1. klassi magamisvaguni kupee.

sisemine külg on kaetud korkainega, mis takistab vee tekkimist ja sellega ühenduses ka roostetamist. Ka tuulutatakse sisemise ja välise seina vaheline ruum sellekohase sisseseade abil. Soojuseisolatsiooniks on reeglipäraselt kasutatud masoniiti.

Kõigis uuemates vagunites on elektrivalgustus ja elektrifitseeritud liinidel ka elektriküte sisse seatud.

Puhtmehaanilisest seisukohast välja minnes on vaguni huvitavam osa pöördvanker. Viimase omadustest ripub ära, kas vaguni käik vaikne ja rahulik ja võimaldab mugavat reisimist, või mitte. Ühenduses uute 4-teljeliste vagunite ehitamisega seisis sellepärast ülesanne leida selline



6. 3. klassi vaguni tualettruum.

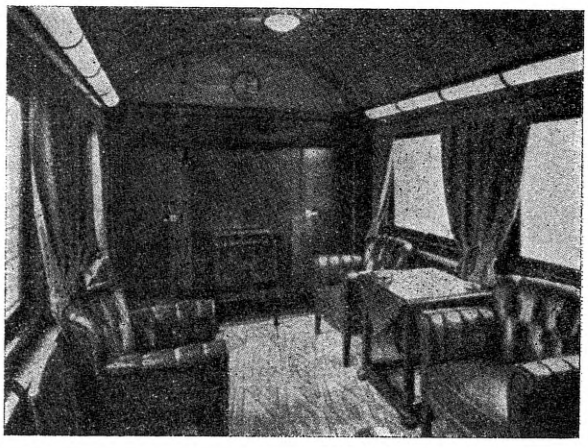
pöördvankri tüüp, millel on kõik need soovitavad head omadused, mida võib nõuda hea ja vaikse käigu, küllaldaselt tugeva kandejõu, kuid ka võimalikult odava hinna ja väikse omakaalu suhtes. Kuna varemalt oli kasutusel teatud, 1907. a. konstrueeritud pöördvankri-tüüp, on 1929. a. peale tarvitusele võetud uued saksa, n. n. Görlitz-tüüpi pöördvankrid, mis peale rohkeid katsetusi on osutunud kõige kohasemaks teiste tüüpide seast.

Viimase viie aasta jooksul on riigiraudteed soetanud endale mõned uued vagunitüübid. Eestkätt seisis uuendus muidugi selles, et teatud standardtüübid uuesti tellimisel muudeti ümber terasvaguniteks. Teised on aga täiesti uued tüübid, nagu 3. klassi magamisvagunid litt. Co12 ja Co14, 2- ja 4-teljelised posti- ja pakkvagunid litt. DF5 ja DFo5, 1. ja 2. klassi magamisvagunid litt. ACo4 kui ka lähisliikluse vagunid litt. Co13.

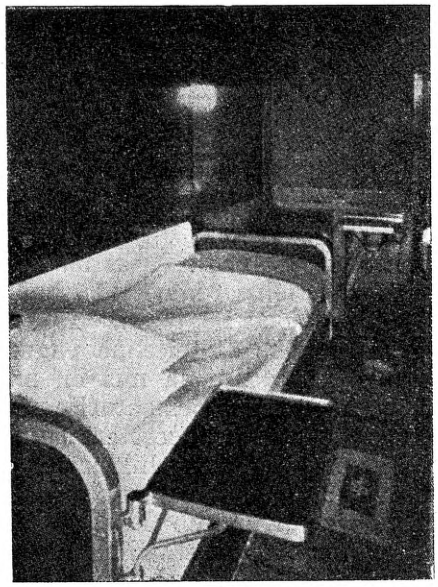
Uuemates terasvagunites 2. klassi kupeedes on tihti peale hariliku sohva veel paar mugavat tugitooli, nagu joon. 4. näha.

Erilist tähelpanu on pööratud mugavate ja hügieeniliste 3. klassi reisivagunite ehitusele. Uuemat tüüpi 3. klassi magamisvagunid litt. Co14, sisaldavad 13 kupeed, igaühes 3 magamisplatsi, 3 klapp-istet, pesulaud kõige moodsamat tüüpi, ruumikad käsipakkide panipaigad j. m. 1932. a. võeti tarvitusele kõigis klassides magamisvagunid litt. ACo4. Nendes on seitse 1. või 2. klassi ja viis 3. klassi kupeed, mis sisaldavad 14 1. või 2. klassi ja 15 3. klassi magamisplatsi. 1. klassi kupee sisemus on näidatud joon. 5. Et sisustus üldse vastab kõigile mugavuse ja tervishoiu nõuetele, on näha joon. 6, kus on kujutatud 3. klassi tualettruum. Armatuur selles on niklist ja evib moodsaima välimuse. Seinad on kaetud valgeks lakeeritud masoniidist, mille plaadid elegantselt on raamitud niklist liistude vahel.

Lähisliikluse rongides kasutatavaid 2-teljelisi vaguneid on hakatud ühendama paarikaupa aggregaatideks, neid kokku ehitades sel teel, et paari mõlemas otsas jäetakse alles senised teljed, kuna paari keskel asetsevad teljed asendatakse n.n. Jakobi-pöördvankriga, millele paigutatakse mõlema vaguni otsad, nagu joon. 9 näidatud. Selline kokkuehitatud vaguniteaggregaat evib peagu samase rahuliku ja vaikse käigu, kui harilik pöördvanker-vagun.



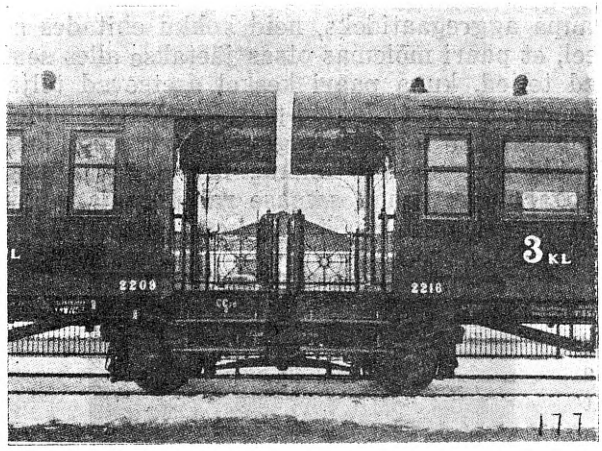
7. Salongvaguni nr. 2904 sisemus.



8. Magamisvaguni voodi (pandud välja Stockholmi näitusel.

Viimastel aastatel on soetatud juurde suurem arv mitmet liiki posti- ja pakkvaguneid. Uuemate postivagunite ehitusel on peetud silmas, et neid vaguneid võiks paigutada rongis igasse kohta ja et selleks neil vagunitel oleksid läbiminevad, harilikult külg-korridorid. Tihti kasutatakse üht ja sama vagunit posti- ja pagasiveoks, kusjuures ruumide jaotus võimaldab tarviduse korral kergesti laiendada posti jaoks määratud ruumi.

K a u b a v a g u n i t e suhtes võib tähendada, et üldisteks otstarveteks määratud vagunite alal viimasel ajal mingit suuremat uuendust ja täiendust pole olnud. Uuemate vagunite juures on rõhku pandud peamiselt kandejõu ja selle tõttu ka vaguni üksikosade tugevuse tõstmisele. Spetsiaal-kaubavagunite alal on selle vastu mõningaid uudsusi märkida. Hiljuti ehitati juurde mõnikümmend uut jäävagunit, mis senistest tublisti lahku lähevad. Vagunikere on ehitatud terasest. Väline sein on 2 mm paksusest terasplekist, ja sisemine sein lainelisest, roostevabast plekist. Välissein on sisemisest seinast lahutatud puust liistude abil, et vältida metallühendust mõlema seina vahel, mis soojust kergesti edasi juhiks. Isolatsiooniainena tarvitatakse äärmiselt õhukest (0,007 mm) alumiiniumplekki, n. n. Alfol'i, millega mitmekordsete kihtidena kaetakse vaguni laadimisruumi seinadevahed.



9. Reisivagunite aggregaat lähiliikluses kasutamiseks.

Eriliselt raskete asjade veoks oli Rootsi riigiraudteedel 6-teljelisi lahtiseid kaubavaguneid, mille kandejõud 85 tonni. 1931. a. ehitati juurde veel üks 10-teljeline vagun, mille kandejõud on 125 tonni ja mis on määratud peamiselt raskete transformaatorite veoks.

Kui kõnelda mingisugusest erilisest, Rootsi riigiraudteede omapärasest liikluseharust, siis tuleb mainida a j a l e h t e d e r o n g e.

Ajalehtede vedu toimub Rootsis peamiselt raudtee saadetistena, vastandina näit. Saksamaale, kus seaduse eeskirjade järgi kõigi, rohkem kui üks kord nädalas ilmuvate politiliste ajalehtede vedu, kaugemal kui 15 km, võib sündida ainult posti kaudu.

Stockholmis raudteele veoks äraantavate ajalehepakkide üldkaal ulatus eelmisel aastal keskmiselt peagu ligi 4000 tonnini ja veomaksu saadi üle 400.000 krooni. Ajalehtede üksiknumbrite müük Rootsis toimub peamiselt Rootsi Pressibüroo kaudu, millel on ligi 9000 müügikohta üle terve riigi; viimastest asuvad ligi 400 raudteejaamades. Ajalehtede müügi ainuõigus rongides kuulub ka Rootsi Pressibüroole. 1932. a. Rootsi Pressibüroo maksis riigiraudteedele müügiõiguse kui ka rongis sõitvate müüjate sõidu j. m. eest tasu 230.000 kr., ja veomaksusid raudteel veetavatelt saadetistelt ligi 800.000 kr.

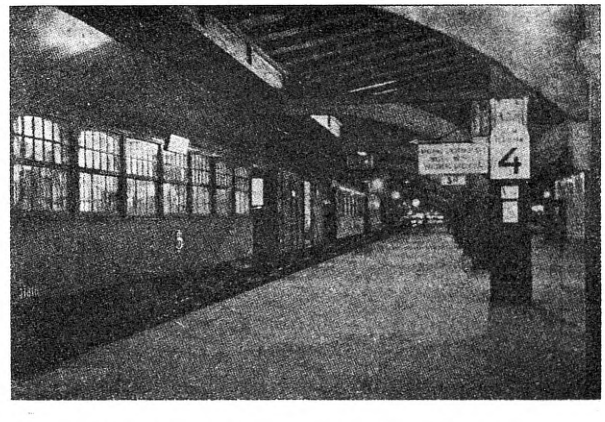
Ajalehtede veoks erirongide käikumääramise lugu on järgmine: oktoobrikuus 1932 üks Stockholmi ajalehtedest hakkas oma saadetisi Stockholmi ümbruskonda ja lähematesse linnadesse välja saatma auto kaudu. Tema eeskujule järgnesid ka teised ajalehed. Põhjuseks oli see, et ajalehtede vedu autode kaudu võis toimuda alati sellel ajal, mis ajalehetalitustele kõige kohasem, kuna aga vastavate raudteerongide puudusel, mis Stockholmist väljuksid vara hommikul, Stockholmi ajalehed jõudsid kaugematesse linnadesse hiljem, kui see soovitav.

Et luua otstarbekohasema veovõimaluse ajalehtede jaoks ja et kõrvaldada tekkinud autovõitlust sel alal, selleks riigiraudteed otsustasid panna käiku erilised *ajaleherongid*, mis väljuvad Stockholmist vara hommikul, kella 5 paiku, s. o. kohe peale ajalehtede ilmumist trükist. Kokkuleppel Rootsi Pressibürooga pandi maksma järgmine korraldus:

Ajalehed tuuakse trükikojast autoga kohe rongile, ilma neid pakkimata ja adressimata. Rongis asub Rootsi Pressibüroo ametnik, kes ajalehtede saadetised pakib ja adresseerib rongi sõidu ajal, ajalehtede talituste poolt kolmes eksemplaris koostatud nimekirjade põhjal. Ekspeditsiooni poolt näidatud kaal võetakse ka raudtee poolt arvesse veomaksu arvutamisel, kuid sihtjaamad vahete vahel kontrollivad saadetiste kaalu.

Rongide koosseadeks kasutatakse vanemaid reisivaguneid, millest on pingid kõrvaldatud ja asendatud laudadega j. m.,ajalehtede ekspeditsiooniks tarvisminevate esemetega.

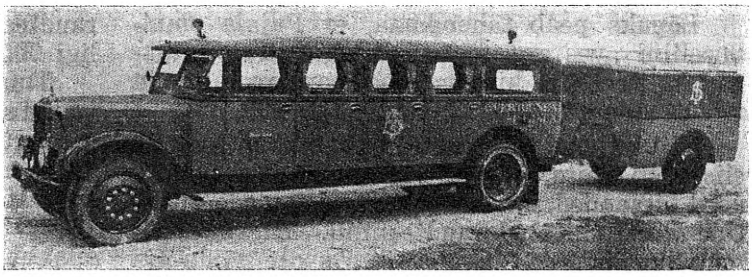
Esimesed ajaleherongid määrati Stockholmi ja Norrköpingi ja Örebro vahel. Rongide käikupanemisest oli kasu raudteevalitsusel, kes selleläbi hoidis alal oma veod nimetatud alal, kuid eriti ka Stockholmi ajalehetalitustel, kelle lehed jõudsid nüüd hoopis varemini sihtkohta, kui varemalt (Hallsbergis kell 8.04, enne 11.03, Örebros 8.43, enne 11.54, Norrköpingis 7.55, enne 11.21, Linköpingis 9.36, enne 13.00, Mjölbys 10.14, enne 13.38, Malmös 18.39, enne 21.34 jne.). Selle tagajärjel tõusis Stockholmi ajalehtede müük, näit. Lõuna-Rootsis kuni 30%. Põhja-Rootsis aga ei olnud lugu mitte veel rahuldav. Linnades, nagu Sundsvall ja Härnösand, jõudsid Stockholmi ajalehed kohale alles õhtuks. Ajalehetalitused pöörasid raudteevalitsuse poole palvega, et ajaleherongid pandaks käiku ka Põhja-Rootsi jaoks. Raudteevalitsus, arvestades seda, et nimetatud suunas ajalehtede vedu ei ole küllalt nii suur, et tasuks erirongide käiku panemist kuni kaugemateni Põhja-Rootsi jaamadeni, otsustas määrata ajaleherongi ainult kuni Uppsalani. Sealt edasi kuni Söderhamnini toimub ajalehtede vedu erilisel tugeval ja kiire käiguga



10. Ajalehtederong Stockholmi jaamas.

mootordresiinil. Söderhamnis antakse ajalehtede saadetised üle reisirongile, mis tuleb Gävle'st. Sellise korralduse tõttu jõuavad Stockholmi ajalehed nüüd ka Põhja-Rootsis 2—5 tundi varem kohale, kui ennemalt.

Ülaltoodu pakub selget näidet selle kohta, kuidas raudteed, vastu tulles raudteekasutajatele ja kohastades oma käitust liiklusetarvetele, võivad mitte üksi alal hoida oma seniseid vedusid, vaatamata teiste veoettevõtete võistlusele, vaid isegi suurendada oma sissetulekuid.

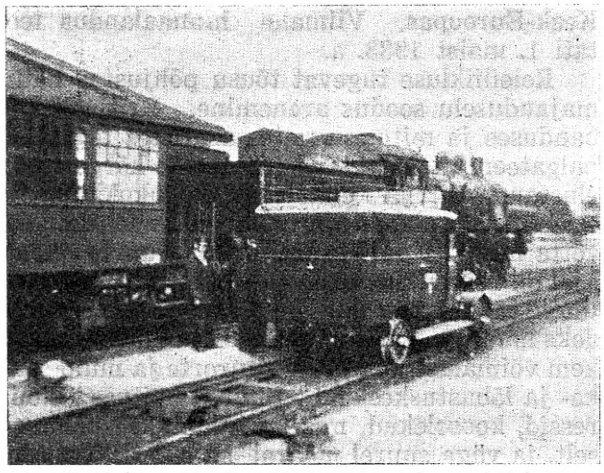


12. Reisijateveo omnibus Pajala liinil.

Liikluse tarvetele vastu tulles, Rootsi riigiraudteed on leidnud tarviliku olevat mõnel pool oma omnibuseliinid sisse seada. Selliseid liine on käesoleval ajal kuus, nimelt Dingle—Gravarna (47 km), Dingle—Fjällbacka (25 km), Dingle—Medbön (35 km) ja Stenungssund—Hälleviksstrand (47 km), kõik Bohuslääänis, ja Övertorneä—Pajala (116 km) Rootsi—Soome piiriläheduses. Härnösand—Sollefteä raudtee riigistamisel 1932. a. võeti riigiraudteede poolt üle ka Sollefteä—Kramforsi autoliin.

Omnibuseliinid Bohuslääänis avati juba 1921. a., kuid oma praeguses pikkuses on nad käitusel alles 1927. a. peale. Nimetatud liinidel liiklevad mitmed tüüpi ja osalt mitte just kõige moodsamad sõidukid, kuid et need liinid mitte pikad ei ole ja liiklus väga suur ei ole, siis suudavad nad oma ülesandeid täita enamvähem rahuldavalt.

Övertorneä—Pajala liin avati 1931. a. ja ühekorraga tervel pikkusel. Selle võrdlemisi pika liini jaoks soetati ühtlast tüüpi ja kõige moodsamate konstruktsioonide järgi ehitatud sõidukite park. Selle omnibuseliini ülesandeks oli täielikult asendada raudteeliini, mis kord oli kavatsetud ehitada Övertorneä—Pajala vahel, kuid millest oli loobutud. Sel põhjusel pidid sellel liinil kasutatavad sõidukid olema sisse seatud, nagu raudtee vagunid, mitte üksi reisijate, pagasi ja väikesaadetiste, vaid ka mitmesuguste vagunsaadetiste, näit. pikkade puude, elusloomade, kustutamata lubja jne. veoks.



11. Ajalehtede veo dresiin.

Pajala omnibuseliini jaoks ehitati 4 reisijateveo-omnibust ühes 2 üheteljelise järelvankriga posti-, pagasi- ja suurkiirusesaadetiste veoks, 2 kinnist väikesaadetisteveo-omnibust, 7 lahtist veoautot ühes 6 lahtise, kaheteljelise järelvankriga ja 2 üheteljelist järelvankrit pika puumaterjali veoks.

Reisijateveo-omnibuste ehituse juures on silmas peetud kõiki viimaseid uuendusi ja täiendusi, mis omnibuste ehituse alal on tarvitusele võetud, et võimaldada reisijaile mugavat reisu. Peale selle on arvestatud veel sellega, et need omnibused liiklevad kaugel põhjas, kus külm ja lumetuisud reisimist väga raskendavad. Omnibused on ehitatud n. n. sedani-tüüpi. Istekohti on 19. Teenistusekaal on 4900 kg, kuna täiskoormatud vankri kaal on 6420 kg ja maksimaalne rattasurve 1760 kg. Ta on varustatud tugeva 6-silindrilise mootoriga ja elektrivalgustusega. Reisijateveo-omnibustele võib külge haakida üheteljelisi järelvankreid, millesse laetakse, nagu juba nimetatud, posti, pagasit ja suurkiirusekaupu. Järelvankri omakaal on ligi 1 t ja nende kandejõud on samuti 1 tonn.

Väikesaadetiste veoks määratud kinnistel omnibustel on ka küttesissesead, et kaitsta külma eest kaupu, mille vedu nõuab parajat temperatuuri.

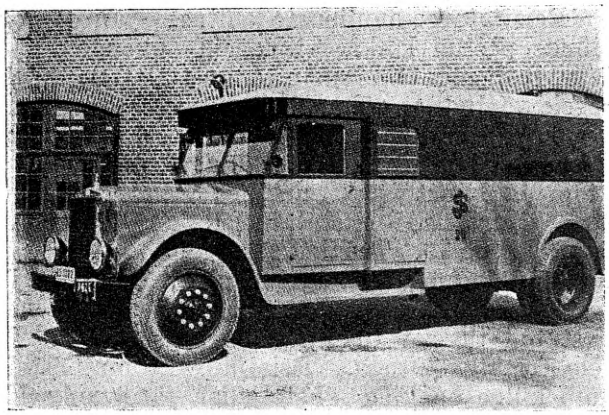
Lahtiste veoautode oma kaal on kuni 4133 kg; kuna kandejõud on määratud 2400 kg peale, siis bruttokaal ulatub kuni 6533 kg. Mootor on sama tugevat tüüpi, kui reisiomnibustel. Juhiruum on varustatud soojendusseadisega. Veoauto on varustatud 350 mm kõrguste, lahtivõetavate külglaudadega. Tarviduse korral võidakse nende peale asetada veel 450 mm kõrged täiendus-külglauad. Kaupade kaitseks halva ilma vastu kasutatakse presente.

Kaheteljeliste lahtiste järelvankrite kandejõud on 2500 kg. Nende laadimispind on 4000 × 1900 mm ja nad on varustatud samuti lahtivõetavate 350 ja 450 mm kõrgete külgseintega. Järelvankrid on varustatud ka pidurdamise-seadistega.

Lõpuks peab tähendama, et Pajala omnibuseliini „veereva materjali" koostisse kuuluvad ka veel üks kinnine, soe loomaveo-auto ja mõned lumesahad (vt. joon. 14 ja 15).

Niivõrt, kui asi puutub nimetatud liinisse, siis võib väita, et see suudab täielikult täita need ülesanded, mis oleksid olnud samade punktide vahel ehitatud raudteeliinil. Et vedu toimub harilikkude, raudteel maksvate sõidu- ja veohindade kohaselt, siis on kohalik elanikkond täiesti rahul sellise liiklemisprobleemi lahendusviisiga.

Mis puutub Bohusläänі omnibuseliinidesse, kus reisijate vedu suvel eriti elavaks muutub ja kus seni, nagu eelpool tähendatud, mitmesugused ja vananenud tüüpi sõidukid liiklemas, siis raudteevalitsus laskis ehitada nende liinide jaoks mõned uued 6 rattaga omnibused. Neis on kuni 37 isteplatsi. Tühjalt kaalub selline sõiduk 7540 ja koormatult 10500 kg. Neile võib ka külge haakida 4-rattaga järelvankreid, mille bruttokaal on ligi 6000 kg; istekohti on



13. Väikesaadetiste veo omnibus Pajala liinil.

järelvankris 27. Seega võib selline omnibus ühes järelvankriga korraga kuni 60 reisijat peale võtta.

Ka mõned eraraudteed on olnud sunnitud oma reisijatevedu korraldama omnibustega. Joon. nr. 16 on näidatud omnibus, mis Bergslagi raudtee poolt on pandud käiku ühendust pidama 15 km pikkusel Alvhem—Lilla Edet liinil. Nimetatud asulate vahel on reisirong käigus ainult laupäeval ja pühapäeval, millal on rohkem reisijaid, kuna teistel päevadel reisijatevedu toimub omnibusega.

Omnibuse pikkus on 8,65 m, sisemine kõrgus 1,95 m, välimine laius on 2,7 m. Isteplatse on 40 ja seisuplatse 15. Teenistuskaal on 7,5 t. Sisustus on moodne ja mugav.

Omnibusel sõidab ainult üks teenija, juhtkonduktor, kes ka müüb pileteid ja toimetab posti- ning muude saadetiste vastuvõtmist ja väljaandmist. Reisijateliiklust ülalnimetatud liinil korraldades omnibusega, on Bergslagi raudteel saavutatud kokkuhoidu palkade alal ligi 9000 kr. aastas.

Tuues alljärgnevalt ülevaate arvudes l i i k l e m i s e ja selle arenemise kohta Rootsi riigiraudteedel, peab alguses kohe tähendama, et kuigi näit. viimase 25 aasta jooksul on vedude hulk tõusnud tublisti suuremal määral (ligi 100%) kui raudteevõrgu pikkus (ligi 60%), siiski ei ole liikluse tihedus Rootsi riigiraudteedel mitte nii suur, kui teistes tihedasti rahvastatud ja rohkem arenenud tööstuseriikides.

Enne ilmasõda arenes riigiraudteede liiklus alatasa ja ühtlases tempos; igal aastal võis arvestada liikluse juurdekasvuga, nagu seda tõendavad järgmised arvud:

	1890	1900	1905	1910	1913
Veetud reisijaid — milj.	4,7	10,9	13,3	20,5	24,9
Veetud kaupa — milj. t.	2,9	6,7	9,4	11,8	15,2
Üldine tulu — milj. kr.	30,0	44,6	54,6	72,1	88,7
Tulu 1 km peale Kr.	8409	11967	13013	16471	18887

Sõja lahtipuhkemisel ei olnud riigiraudteede tulunduslik seisukord mitte väga rahuldav. Veotariifid olid vananenud ja liiga madalad. Neid reformeerida oli küll juba ammu kavatsetud, kuid see ikka aasta-aastalt edasi lükatud. Liikluse suur tõus ja eriti tulutoov maagivedu Lapimaal olid siiski riigiraudteid hoidnud kriisi eest.

Sõja ja sellele järgnevatel aastatel, nimelt 1914—1921, tuleb märkida suured kõikumised liiklemise kui ka tulude alal, mis tingitud ka rahaväärtuse muutumisest ning sellega seoses tariifide kui ka palkade ja muude kulude kõrgendamistest.

R e i s i j a t e v e o s oli 1. jaan. 1906 tariif maksma pandud, mis suuri hinnaalandusi pakkus pikematel kaugustel. See tariif jäi maksvaks kuni 1915. aastani, millal pandi maksma esimene tariifikõrgendus. Järgmine kõrgendus oli 1917. a. 1919. a. olid sõiduhinnad, võrreldes 1906. a. hindadega, kolmekordsed. 1922. aastal alandati reisijateveo tariifi, kuid siiski olid Rootsi sõiduhinnad kaua aega kõrgemaid Kesk-Euroopas. Viimane hinnaalandus teostati 1. maist 1933. a.

Reisiliikluse tugevat tõusu põhjustas üldine majanduselu soodus arenemine. Eriti oli kaubanduses ja mitmesugustes asutistes tegevatele palgateenijatele ja töölistele nende kõrgendatud elustandardi ja enamuses palgakokkulepetes ettenähtud puhkuseaja tõttu võimaldatud ette võtta huvi- ja puhkusereisusid. Suurte pühade ajal oli reisiliiklus väga elav selle tõttu, et maalt linna tulnud teenijad ja töölised sõitsid pühadeks maale ja üldse linnaelanikud kasutasid rohkem võimalust külastada kuurorte ja muid puhke- ja lõbustuskeskusi. Suured näitused, kongressid, koosolekud, mis korraldatakse ülemaaliselt, ja väga suurel määral ka spordiliikumine, need kõik on kaasa aitanud tõsta reisijatevedu. Stockholmi ja Göteborgi juures tekkinud uued

eeslinnad põhjustasid lähisliikluse suurt tõusu nende linnade ümbruskonnas.

Reisijateliikluse arenemise kohta viimase 25 aasta jooksul pakuvad ülevaadet järgmised arvud.

Reisijate arv tuhandetes:

	1906	1913	1921	1930
1. klass	30	37	15	23
2. „	1311	1431	670	786
3. „	13575	23418	26880	30562
Kokku	14916	24886	27565	31371

Reisija-kilomeetrid — miljonites:

	1906	1913	1921	1930
1. klass	12,6	15,5	6,6	10,6
2. „	151,0	206,7	140,5	189,3
3. „	488,5	805,1	1028,8	1334,1
Kokku	652,1	1027,3	1175,9	1534,0

Tulud reisijate veost — tuhand. Kr.:

	1906	1913	1921	1930
1. klass	698	857	1261	1249
2. „	5064	6906	14366	11483
3. „	10815	17511	63188	49833
Kokku	16577	25274	78815	62565

Keskmine sõidukaugus km:

	1906	1913	1921	1930
1. klass	421,8	420,5	434,9	455,4
2. „	115,2	144,5	209,8	240,9
3. „	36,0	34,4	38,3	43,7
Üldine keskmine	43,7	41,3	42,7	48,9

Eriti arenenud on Rootsis magamisvagunite liiklus. Öösistes kiirrongides liiklevad nüüd peagu ainult magamisvagunid. 1906. aastal olid ainult 1. ja 2. klassi magamisvagunid; 1910. a. pandi käiku sellised ka 3. klassi jaoks. Magamisvagunite kasutamise kohta pakuvad pilti järgmised arvud:

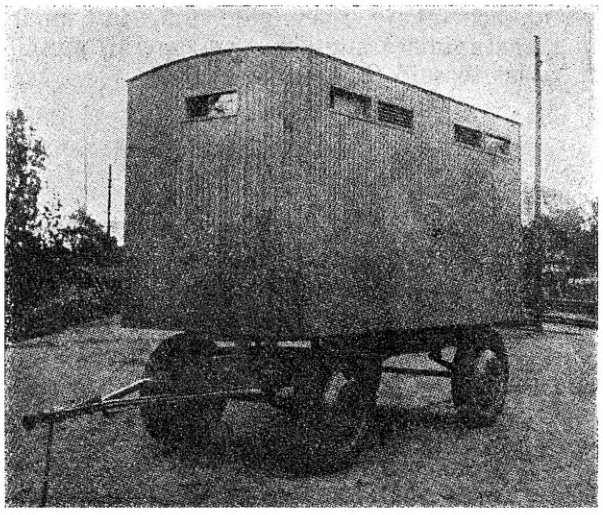
Müüdud platskaartide arv:

	1906	1913	1921	1930
1. klass	25580	36714	18684	21720
2. „	90925	145168	152576	161942
3. „	—	18335	147076	231900
Kokku	116505	200217	318336	415562

Kaubaliikluses etendab Rootsi riigiraudteedel erilist tähtsat osa Lapimaa maagivedu. Tonnkilomeetrite arvu järgi on ta üksikutel aastatel moodustanud kuni 50% üldisest vedude hulgast. Raudteede statistikas käsitletakse maagivedu alati eraldi, sest et ta suuremal määral, kui muude kaupade vedu, on ära rippuv majanduslikust konjunktuurist, tööliste konfliktidest, politilistest asjaoludest jne.

Ajavahemikul 1906 kuni 1913 arenes kaubaliiklus ühetasaselt ja kindlalt. Veetud kaupade tonnide arv (ilma maagita) tõusis 38%, tonnkilomeetrite arv 42% võrra. Maagivedu tõusis peagu kahekordseks.

Aastatel 1913 kuni 1930 arenesid asjad teisiti. Rootsi tööstuse tähelepanu vääriv areng sõja- ja pärastsõja-aastatel, tihti muudetud veotariifid, lõpuks ka veel autotranspordi võistlus, need kõik mõjutasid kaubaliikluse arenemist, ühed soodustavalt, teised takistavalt. Võrreldes 1930. a. vedude hulka 1913. aastaga, siis näeme, et kiirkauba-, suurkiiruse- ja väikesaadetiste vedu on langenud 25% võrra. Vagunisaadetiste vedu on tonnide arvu järgi tõusnud ainult 4,5% võrra. Võrreldes aga tonnkilomeetreid 1930. ja 1913. a., näeme, et nende arv on tõusnud üle 40%, mis oleneb sellest, et keskmine veokaugus on tõusnud 100 km pealt 143 km peale.



14. Loomaveo auto Pajala liinil.

Kaubaliikluse arenemise käiku 1906.—1930. a. kujutavad järgmised arvud:

1. Veetud kaupade hulk — tuhand. tonn.

	1906	1913	1921	1930
Kiirkauba-, suurkiiruse- ja väikesaadetised	853	1088	907	753
Väikekiiruse vagunsaadetised	6532	9136	6409	9528
Kokku — peale maagi	7385	10224	7316	10281
Lapimaa maak	2683	4994	4958	8150
Üldse	10068	15218	12274	18431

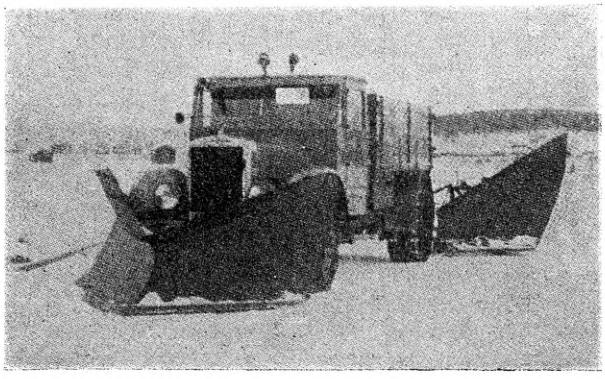
2. Tonn-kilomeetrid — miljonites.

	1906	1913	1921	1930
Kiirkauba-, suurkiiruse- ja väikesaadetised	110,1	157,6	137,4	163,4
Väikekiiruse vagunsaadetised	650,1	921,9	786,2	1369,3
Kokku — peale maagi	760,2	1079,5	923,6	1532,3
Lapimaa maak	438,2	825,8	754,3	1295,5
Üldse	1198,4	1905,3	1677,9	2827,8

3. Tulud kaubaveost — milj. kroon.

	1906	1913	1921	1930
Kiirkauba-, suurkiiruse- ja väikekiiruse saadetised, peale maagi	31,2	42,8	126,9	97,4
Lapimaa maak	7,2	13,8	27,6	22,5
Üldse	38,4	56,6	154,6	119,9

Raudteeparve liinil Malmö-Kopenhagen, mis olemas 1900. a. peale, ja peamiselt Rootsi väljaveoks kasutatakse, on vagunsaadetiste kogus 1913. a. peale langenud, kuid väikesaadetiste kogus selle vastu tõusnud. 1909. a. loodud Sassnitz-Trälleborg raudteeparveliinil on liiklus 1913. a. peale hästi arenenud. Rootsist veetakse raudteed kaudu välja vagunsaadetistena kivisid, heeringaid, masinaid, võid ja mune, kuna vastupidises suunas — masinaid, puuvilja, savist teoseid ja keemiaaineid.



15. Lumesahk Rootsi riigiraudteede omnibuseliini jaoks.

Nagu juba tähendatud, a. 1906 kuni 1914 ei viidud läbi mingisugust tariifireformi, mis oleks mõju avaldanud tulude peale. Palkade kõrgendus 1907. a. vähendas tublisti raudteede puhta kasuna osutuvat ülejääki. 1910. a. peale iga-aastane liikluse tõus tõstis jälle tuludeülejääki. Kulud tõusid 1916. a. peale väga suurel määral ja olid 1920. a. neljakordsed, võrreldes ennesõjaaegsete aastatega. Selle tõttu tuli tariife tublisti tõsta. 1918. ja 1919. a. lõppesid puudujääkidega. 1921. a. peale kuni 1930. aastani oli stabiliseerimise periood, kuid 1924. a. peale on tulud ja kulud vähenenud. Bruttotulud, kulud ja puhas ülejääk osutusid järgmisteks:

Tulud	1906	1913	1921	1930
Reisijateveost milj. kr.	19,033	28,544	89,975	70,398
Kaubaveost „ „	38,536	56,558	154,527	121,131
Postiveost „ „	1,560	2,252	5,497	7,757
Muud tulud „ „	0,888	1,339	7,245	2,295
Kokku milj. kr.	60,017	88,693	257,244	201,581

Kulud	1906	1913	1921	1930
Kulud milj. kr.	42,017	66,867	250,015	157,371
Ülejääk „ „	+18,000	+21,826	+7,229	+44,210
Investeeritud riigikapital milj. kr.	487,700	682,200	1032,600	1150,400
Kasvituse % . .	3,80	3,58	0,70	3,95

Tulles lõpuks viimaste, s. o. 1931. ja 1932. a. juurde, peab tähendama, et need näitavad tagasiminekut kõigil aladel. Üleilmline majanduslik kriis avaldab oma mõju ka Rootsi majanduselule. Kaupade sisse- ja väljavedu on suurel määral langenud. Autotranspordi võistluse tõttu on osa vedusid raudtee käest ära langenud; teisest küljest on aga raudteed selle võistluse tõttu olnud sunnitud mitmesuguseid tariifialandusi maksma panema, mis kõik vähendab raudteede sissetulekuid.

Võrdlevad andmed liikluse ja tulude kohta 1930.—1932. a. eest näitavad järgmist:

Reisijateveos	1932	1931	1930
Reisijate arv milj.	31,3	31,4	31,4
Reisija-kilomeetrid milj.	1457	1467	1534
Tulu reisijate veost milj. kr. .	61,1	65,9	70,4
Tulu 1 reisija-km peale ööri . .	4,08	4,37	4,46
Keskmine sõidukaugus km . . .	46,5	46,7	48,9

Kaubaveos (ilma maagi veota)	1932	1931	1930
Kaupa veetud milj. ton.	7,9	9,1	10,3
Tonn-kilomeetrid milj.	1240	1439	1532
Tulud kaubaveost milj. kr. . . .	75,8	87,1	97,4
Tulu 1 tonn-km peale ööri . . .	6,11	6,05	6,36
Keskmine veokaugus km	157	157	149

Lapimaa maagivedu, mis 1930. a. sügisest peale on vähenemas, oli 1932. a. ainult 24% sellest, mis 1929. a. veetud. Kuid ka selle väikese kvantumini ei oleks maagivedu küündinud, kui mitte poleks otsustatud maaki Luleas ladusse jätta, sest ainult pool kõigest sinna veetud maagist on laevaga ära saadetud. Sellepoolest lugu oli parem Narvikis, kus viimasel aastal tagavarad ei suurenenud. Luleas ja Narvikis mahalaetud maagi kogu ulatus 1932. a. lõpus 4,7 milj. tonn., see on kahekordsele hulgale, mis 1932. a. üldse veetud.

Maagi veo kohta andmed 1930.—1932. a. eest on järgmised:

	1932	1931	1930
Veetud maaki milj. ton.	2,1	5,1	8,1
Tonn-kilomeetrid milj.	343	942	1295
Tulu milj. kr.	5,8	14,8	22,5
Tulu 1 tonn-km peale ööri . . .	1,69	1,57	1,74

Mis puutub käesolevasse (1933) aastasse, siis on veod ja sellega seoses ka tulud veelgi vähenenud, nagu näha andmetest, mis on avaldatud ajavahemiku jaanuar—märtsi kuu eest (klambrites arvud 1932. a. samade kuude eest): reisijaid veetud 7.188.000 (7.320.000), kiirkauba-, suur- ja väikekiiruse saadetisi 1.808.000

(1.873.000) tonni, Lapimaa maaki 403.000 (608.000) tonni. Tulud olid 3 kuu eest 33.849.000 kr. (37.405.000), kuna kulud sama aja eest olid 36.081.000 (36.653.000) kr., seega puudujääk 2.232.000 kr.

Väga suure osa raudteede väljaminekutest, nimelt 95% liikumise osakonna kuludest, moodustavad teenijate palgad. Kuna raudteede raske majanduslik seisukord kirjutab ette suurt kokkuhoidu, siis raudteevalitsus otsustas asuda põhjalikumale järelkaalumisele, kuivõrt võiks vähendada teenijate arvu. Seda teostada pole sugugi nii lihtne, vaid see nõuab põhjalikku uurimist sel alal.

Augustikuus 1932. a. raudteevalitsus tegi piirkonnaülematele korralduse koostada inventuurarukirjad teenijate arvu kohta, kui palju on teenijaid olemas, ja kui palju tingimata on tarvilik 1. oktoobriks 1932. a. Selle üleskirjutuse põhjal osutus liikluse vähenemise tagajärjel võimalikuks vähendada ka teenijate arvu 326 ehk 3,2% võrra. Kuna raudteevalitsus ei lugenud seda koondamist veel mitte küllaldaseks, siis veebruarikuus s. a. korraldati uus inventuur 1. aprilliks 1933. a. tarvisminevate teenijate arvu kindlaksmääramiseks, mille järgi selgus, et veel 432 teenijat ehk ligi 5% üldarvust liikumise alal oli võimalik vähendada.

Liikumise alal koondatud teenijad suuremalt osalt viidi üle teistele aladele, peamiselt teede ehituse ja korrashoiu töödele, kus nad asendasid senised juhuslikud päevatöölised.

Kuigi vedude hulk, nagu juba ülalpool arvuliselt tõendatud, on tublisti vähenenud, siiski teenijate arvu koondamine nimetatud määral oli võimalik ainult selle tagajärjel, et raudteevalitsus võttis tarvitusele mõnesugused korraldusvõtted, mille sihiks oli käituse lihtsustamine ja ratsionaliseerimine, millest mõned näited tuua siinkohal pole üleliigne.

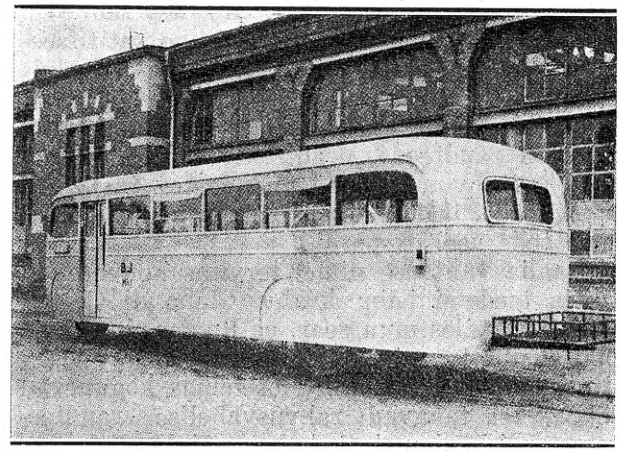
Liikumise ümberkorraldamise mõttes sai teatud vähemate jaamade suhtes võimalikult silmas peetud, et nad oleksid vabastatud igasugustest öösistest töödest. Pandi maksma paljudes jaamades lihtsustatud kord rongide läbilaskmiseks ainult rongiteenijate abil, ilma jaamateenijateta.

Jaamades võeti ette mõnesuguseid ümberehitusi, kui selle tõttu osutus võimalikuks koondada mitmesuguseid kaubanduslikke töid vähema arvu teenijate kätte.

Võeti ette jaamade ümberklassifitseerimine, vastavalt muutunud liiklemisoludele. 35 jaama viidi ühe klassi võrra madalamale. 30 6. klassi jaama loeti peatuskohtadeks. Selle vastu osutus õiglaseks ja otstarbekohaseks kõrgendada 10 jaama ühe klassi võrra ja 2 peatuskohta muuta 6. klassi jaamadeks.

Omalaadne ja Rootsi riigiraudteedel uus korraldusvõte seisis selles, et 15 vähemat jaama viidi nende naabruses asuvate suuremate jaamade alluvusesse, kaotades vähemates jaamades ülemate ametkohad.

Põhjalikule uurimisele võeti manöövritööd ja nende alal pandi maksma otstarbekohasteks leitud olevad korraldused. Võeti tarvitusele ka lokomootoreid, milliseid Rootsi riigiraudteedel on praegu 37.



16. Bergslagi raudteeseltsi reisijateveo rööbasomnibus.

Peab ka veel tähendama, et raudteeliinide elektrifitseerimise tagajärjel on vähenenud raudteeteenijate arv, ja kuna elektrifitseerimine veel edasi kestab, siis selle tõttu väheneb veelgi teenijate arv.

Ühest küljest püüdes ratsionaliseerida oma käitust ja saavutada kokkuhoidu kulude alal, teisest küljest Rootsi riigiraudteed ei ole jätnud unustusesse ka tarvidust jälgida raudteede tulude liikumist. Niivõrt, kui seda saab kasulikult mõjustada tariifipolitiliste korraldusvõtetega, on riigiraudteed ka neid kohaldanud sel määral, kuidas see otstarbekohane näinud olevat.

1. maist 1933. a. pandi maksma uus reisijateveotariif, mis oli ümber korraldatud vastavalt praeguse aja ja olude nõuetele.

Käesoleval silmapilgul on eeltööd käimas ka kaubaveotariifi, nimelt väikesaadetiste tariifi ümberkorraldamiseks.

Rõõmsaid jõulupühi ja head uut aastat

soovib

„EESTI RAUDTEE" toimetus.

Berni rahvusvaheliste konventsioonide RKK ja RRK revisjonikonverents Roomas.

Jul. Pihelgas.

3. oktoobril s. a. avati Roomas, Corsini palees, rahvusvaheliste kauba- ja reisijate- ning pagasiveokonventsioonide RKK ja RRK revisjonikonverents suure pidulikkusega. Esindajaid oli ilmunud kõigi lepinguosaliste riikide poolt, välja arvatud Portugal, kes ei olnud esindajat saatnud, Liechtenstein, keda esindas ühtlasi ka Šveitsi esindus ja Leedu, kes seni veel ikka ei ole nimetatud konventsioone ratifitseerinud. Eesti esindajateks konverentsil olid: Eesti saadik Roomas hr. A. Schmidt ja saatkonna sekretär hr. D. Janson. Läti esindajad olid Läti raudteede peadirektor hr. K. Blodnieks ja rahvusvaheliste ühenduste inspektor hr. A. Rode. Üldse oli 89 esindajat 25 riigist. Peale selle veel eksperdid.

Itaalia valitsuse nimel tervitas konverentsi Itaalia teedeminister krahv Ciano di Cortellazzo. Ta ütles muu seas, et Rooma, kus juba 2000 aastat tagasi oli tsiviilõiguse häll, on seletõttu küllalt seda väärt, et temas kogunevad mehed, kes tahavad rahvusvahelise raudteetranspordi küsimusi arutada ja õiglaselt lahendada. Ta soovis konverentsi tööle head edu.

Itaalia delegatsiooni juhataja senaator Luciolli, kes hädise tervise tõttu ei saanud konverentsi tegelikku juhtimist endale võtta, valiti konverentsi auesimeheks. Konverentsi esimeheks valiti teine Itaalia delegatsiooni liige senaator Giannini ja abiesimeesteks Prantsuse delegatsiooni juhataja end. riigialamsekretär Gourdeau, Saksa delegatsiooni juhataja riigisekretär Königs ja Šveitsi delegatsiooni juhataja direktor Hunziker.

Kõigepealt arutati konverentsi kodukorramäärustikku. Otsustati lubada konverentsist osa võtta pealtkuulajatena Rahvasteliidu Liiklemise ja Transiidi organisatsiooni kui ka Suur-Britannia esindajad.

Moodustati järgmised neli komisjoni:

Esimese komisjoni kompetentsi kuulusid üldise iseloomuga küsimused ja konventsioonide redaktsioon.

Teise ja *kolmanda komisjoni* ülesandeks oli praegu maksvate konventsioonide RKK ja RRK revisjon.

Neljas komisjon tegeles mitmesuguste uute ettepanekutega, millised on erakaubavagunite, kiirkaubaveo ja siirdavate veodokumentide küsimused.

Revisjoni konverents tuli kokku RKK ja RRK art. 60 põhjal, milles on ette nähtud, et „lepinguosaliste riikide delegaadid astuvad kokku Šveitsi valitsuse kutsel konventsiooni läbivaatamiseks hiljemalt viis aastat peale viimasel konverentsil vastuvõetud muudatuste jõusse astumist."

Mõlemad konventsioonid astusid jõusse 1. okt. 1928., seega möödus § 60 ettenähtud viieaastane tähtaeg 1933. a. sügisel.

Šveitsi valitsus teatas kirjaga 13. juulist 1933. a. lepinguosalistele riikidele konverentsi kokkukutsumisest, määrates selle alguseks 3. okt. 1933.

Käesoleval juhul konverentsi töö piirdus kõigi nende ettepanekute ja kavade läbivaatamisega ja otsustamisega, mis lepinguosaliste riikide poolt esitatud konverentsil arutamiseks.

Ettepanekuid RKK ja RRK muudatuste ja täienduste kohta oli väga palju: ümmarguselt 450 ettepanekut RKK ja 150 ettepanekut RRK kohta. Peale selle oli veel rida kavasid erakaubavagunite, kiirkaubaveo ja siirdavate veodokumentide kohta.

Kõik need ettepanekud ja kavad olid Rahvusvahelise raudteetranspordi keskbüroo poolt Bernis juba varemalt kokku koondatud, korraldatud ja lepinguosalistele riikidele kätte saadetud. Sellega oli viimastel võimalus aegsasti tutvuneda konverentsil arutusele tulevate ettepanekutega ja nende suhtes seisukohta võtta.

Rahvusvaheline raudteetranspordi keskbüroo oli konverentsi eeltöödega juba aastate eest alustanud. Peale muu kogus ta mitmesugustes ajakirjades ja mujal ilmuvaid RKK ja RRK-d kui ka nende üksikuid artikleid ja paragrahve käsitlevaid arvustusi, kriitilisi märkusi ja konkreetseid soove nende eeskirjade muutmiseks või täiendamiseks. Kogutud materjali läbi sõeludes ja korraldades, keskbüroo avaldas kogu väljavõtteid eriraamatuna, pealkirja all: *„Rahvusvahelise raudteetranspordi keskbüroo eeltööd RKK ja RRK revisjoniks"*. See raamat ilmus prantsuse-, saksa- ja itaaliakeeles 1931. a. lõpus ja saadeti kätte kõigile lepinguosalistele riikidele. Eessõnas tähendatakse, et toodud väljavõtted igasugustest, RKK ja RRK käsitlevatest kirjatöödest on keskbüroo poolt kogutud selleks, et võimaldada tutvuneda nende, mitmesuguste soovide ja nõuetega, mis nimetatud konventsioonide suhtes on avalikult kõne all olnud.

Nimetatud kogu väljavõtteid oli huvitav nimelt sellepoolest, et temas peegelduvad vastu kõik need mitmesugused soovid ja nõuded, mis peamiselt r a u d t e e k a s u t a j a t e l on

RKK ja RRK suhtes. Tuuakse ette aga ka eriteadlaste seisukohti ühes ja teises küsimuses.

Leiti olevat põhjust paljude eeskirjade suhtes oma mitterahulolemist avaldada. Mõnikord on avaldatud soovid isegi üksteisele vastu käivad. Arvustavatest märkustest käib punase joonena läbi see väide, et kõne all olevad konventsioonid olla koostatud, arvestades ainult raudteede enda tarvidusi, nõudeid ja õigusi, kuna raudteekasutajate huvid olla neis tagaplaanile jäetud. See nähe olla seletatav loomulikult sellega, et konventsioonide koostamisest osa võtavad ainult raudteede esindajad, mis tõttu leitakse hädatarvilik olevat ka raudteekasutajate ja näit. mitmesuguste tööstus-kaubanduslike organisatsioonide osavõtt konventsioonide ja nende muudatuste arutamisest ja väljatöötamisest.

Kõigi nende mitmekesiste ettepanekute ja soovide üksikasjaline loetlus siinkohal pole võimalik. Tähtsamatest nõuetest tuleb nimetada: veotähtaegade lühendamine (RKK art. 11) ja kahjutasusumma ülemmäära kõrgendamine (RKK art. 29).

Nagu juba tähendatud, seisis revisjoni-konverentsi konkreetne ülesanne selles, et läbi vaadata need sajad ettepanekud, mis RKK ja RRK muutmiseks ning täienduseks olid lepinguosaliste riikide poolt esitatud.

Kuigi see ehk ka huvi tohiks pakkuda, lähemalt tähele panna nende ettepanekute sisu, siiski pole see võimalik siinkohal ruumi puuduse tõttu. Võib aga tähendada, et need ettepanekud väga suurel määral arvestasid nimelt ka ülalnimetatud, raudteekasutajate kui ka üldse raudteeasjanduse ja -õiguse eriteadlaste poolt avaldatud soove ja ettepanekuid.

Revisjonikonverents nende ettepanekute läbivaatamisel ei leidnud olevat võimalik neid vastu võtta sugugi selles ulatuses, kui see mõnelt poolt oli loodetud ja oodatud. Delegaatide enamus ei näinud pooldavat maksvate konventsioonide teksti laiaulatuslikumat muutmist. Iseäranis asusid sellel seisukohal prantslased ja — oli ju ka nende poolt ainult vähe ettepanekuid muudatuste kohta esitatud. Ei leidnud sellepärast vastuvõtmist paljud ettepanekud, mille eesmärgiks oli konventsioonide redaktsiooni parandamine ja selgitamine või mõnesuguste juriidiliste keerdküsimuste lahendamine. Osa ettepanekuid võeti konverentsil tagasi enne nende läbivaatamist, sest et ei olnud mingit väljavaadet nende vastuvõtmise kohta.

Siiski võttis konverents vastu terve rida parandusi ja täiendusi RKK ja RRK tekstis, ja, peab nimetama, need muudatused,peale mõne üksiku erandi, on tehtud peamiselt raudteekasutajate huvides ja kasuks, nagu allpool näeme.

Vastuvõetud parandusi arvestades, töötas revisjonikonverents välja RKK ja RRK uued tekstid ja ka uued lisad, peale lisa I, mille tekst jäi samaseks, mis käesoleval aastal 1. juulist maksma hakkas.

Konverents, peale seda kui ta oli enam kui 7 nädalat koos olnud, lõpetas oma tööd 23. novembril.

Vastuvõetud konventsioonide RKK ja RRK uus tekst sisaldab järgmisi olulisemaid uuendusi, mida jälgime konventsioonide artiklite järjekorras.

K a u b a v e o k o h t a raudteedel käivas konventsioonis RKK tehti järgmisi muudatusi:

Art. 2. Senise teksti järgi võis teatud eeldustel RKK-d maksma panna ka raudteede ja auto- või laevaliinide otseühendustes. Konverentsile oli esitatud ettepanekuid, laiendada RKK maksvust ka raudtee ja õhusõidu liinide otseühendustele. Konverents leidis olevat otstarbekohasema täiendada art. 2 uue § 4-ga, mille järgi rahvusvaheliste vedude suhtes, mis teostatakse raudteede ja teiste veoettevõtete poolt, kui § 1 nimetatud (auto- ja laevaliinid), võivad nende vedude kohta maksvad tariifid ette näha ka teistsugust õiguslikku korda vastutuse suhtes ja teistsuguseid veodokumente, kui see RKK-s on ette nähtud.

Art. 6. Oluline muudatus seisab selles, et pannakse maksma u u s s a a t e k i r j a v o r m, mille esikülg tublisti lahku läheb senisest vormist. Lahtrite paigutus ja suurus on otstarbekohasem, kui senise vormi järgi. Suuresti koondatud on saatekirja pealkirja ja „saatetee“, „sihttee“, ning „sihtjaama“ jaoks ettenähtud, palju ruumi võtvate lahtrite asemel on nende andmete märkimiseks määratud ainult vastavad read saatekirja pahemal poolel, nagu see on ka näit. Eesti raudteede siseliikluses tarvitatavatel saatekirjadel. Saatekirja esikülje paremapoolse osa ruum on määratud peamiselt ainult saatja mitmesuguste eeskirjade ja märkuste jaoks. Silmas on peetud, et saatjal oleks võimalik kõiki sissekandeid saatekirjas teha kirjutusmasina abil. Saatekirja uus vorm on senisest veidi suurem. On aga ette nähtud, et naaberriigid võivad enda vahel tariifide kaudu teatud vedude jaoks ka väiksemaid saatekirja vorme maksma panna. Saatekirja duplikaate üldse on lubatud trükkida ka helesinisel paberil, et neid oleks võimalik värvi järgi eraldada saatekirjadest.

Senine art. 6 § 6 p. e) tekst oli mitmeti puudulik ja selguseta, nimelt saatja poolt kaalu märkimise ja kaubanimetuse ülesandmise suhtes. Uus tekst näeb ette, et juhul, kui saatetee eeskirjad lubavad kaupu veoks anda ilma saatja poolt kaalu üles andmata, siis tehakse kaal kindlaks raudtee poolt. Kaubanimetuse suhtes on ette nähtud, et juhul, kui saatja nõuab mingisuguse teatud tariifi kohaldamist vastava saadetise kohta, siis tuleb kaup üles anda selles tariifis ettenähtud nimetuse all, muul ju-

hul aga — kauba liigile vastava, kaubanduses tarvitusel oleva nimetusega.

Art. 7 §§ 2 ja 3, mis käsitlevad raudteede õigust ja kohust saadetise kontrollimise asjus, on uues konventsioonis leidnud mitmeti selgemat ja otstarbekohasemat väljendust. Esiteks on nähtud ette, et ainult saadetise sisu kontrollimisel on vaja juurde kutsuda saatja või saaja või kaks raudteele kõrvalist isikut. Teiseks on määratud, et raudtee võib saadetise sisu kontrollimist mõnes vahejaamas ette võtta ainult siis, kui seda nõuavad käituseolud või tollieeskirjad. Lõpuks öeldakse, et kontrollimisel leitud andmed, kui need saatekirjast lahku lähevad, tulevad märkida saatekirjas ja vastaval juhul ka saatekirja duplikaadis. Muudatusi on tehtud ka trahvide ehk lisamaksude*) võtmise juhtude suhtes. Kustutati senised mittetäpsed ja vaieldavad määrused, et lisamaksu võetakse juhul, kui saatja poolt näidatud andmed ei võimalda „vastava tariifi kohaldamist" või et ebatäpsete või puudulikkude andmete puhul, kuigi veomaksudes vahet ei teki, ikkagi võetakse lisamaksu vähemalt üks frank. Täiendati lisamaksu võtmise eeskirju selles mõttes, et juhul, kui saadetis koosneb mitmesse tariifklassi kuuluvatest kaupadest, siis lisamaksu võtmise puhul tuleb lisamaks arvutada iga kaubaliigi pealt eraldi, kui kaalu eraldi kindlaksmääramine on võimalik ja kui seeläbi lisamaks osutub madalamaks. Ka on nähtud ette, et kaalu valesti ülesandmisel ei võeta lisamaksu, kui vahe ülesantud ja raudtee poolt kindlaks tehtud kaalu vahel ei ületa 2%.

Art. 9 ja 10 on täielikult ümber redigeeritud, mis läbi need artiklid on nüüd hoopis selgemad ja ülevaatlikumad. Et tariifid peavad olema avalikult välja kuulutatud ja et üksikute kaubaomanikkude suhtes on erandid keelatud, need põhimõtted on ka uues konventsioonis kindlasti väljendatud. Ainult asja lihtsustamise mõttes on konventsiooni täiendatud määrusega, et otsetariifid tarvitsevad olla välja kuulutatud ainult neis riikides, kus asetsevad vastava tariifi saate- või sihtteed. Tähtis on aga uus määrus, et iga tariifikõrgendus või veotingimuste raskendus mitte varem kui 15 päeva peale väljakuulutamist jõusse astub. Uus on ka määrus, et juhul, kui otsetariifi põhjal arvutatud veomaks osutub kõrgemaks veomaksust, mis on arvutatud mõnesuguste teiste, vastaval teeulatusel maksvate tariifide põhjal, siis raudtee on kohustatud vaheraha tagasi maksma.

*) Meie raudteede seaduses kui ka tariifides on kõneldud seni ikka *„trahvidest"*, kuna oleks otstarbekohasem nimetada neid *„lisamaksudeks"* (Zuschlag; surtaxe). Meie raudteetariifides ettenähtud „lisamaksud" on õieti *„kõrvalmaksud"* (Nebengebühren; frais accessoires).

Art. 11 ettenähtud väljastamise tähtajad on lühendatud. Ülemmääradena on uue konventsiooni järgi maksvad järgmised tähtajad:

Suurkiirusel: ärasaatmiseks 1 päev; veoks iga 300 km (seni 250 km) peale 1 päev.

Väikekiirusel: ärasaatmiseks 1 päev (seni 2 päeva); veoks iga 150 km peale 1 päev (seni iga 250 km peale 2 päeva). Millisel määral uute tähtaegade tõttu veoajad lühenewad, selle kohta mõni näide:

Tallinn—Berlin Schles. Gbhf. (1475 km):
suurkiirus: praegu 7 päeva, uus — 6 päeva
väikekiirus: „ 14 „ „ — 11 „

Kiviõli—Kaunas (745 km):
väikekiirus: praegu 8 päeva, uus — 6 päeva.

Uus on ka määrus, et väljastamise tähtaegade peatused (katkestused) peavad vastaval juhul saatekirja märgitama.

Art. 12 § 4, mis seni kaubaomanikkudele põhjusi andis mitterahulolemiseks, on ümber redigeeritud, kuid erilist muudatust ei too ka uus redaktsioon, mis on järgmine: „Kaubasaatja vastutab kõigi tagajärgede eest, mis on tekkinud pakendi puudumisest või puudulikust seisukorrast. Eriti peab ta tasuma raudteele kõik kahjud, mis viimasele sellistest puudustest on tekkinud. Kui pakendi puudumine või puudulik seisukord ei ole saatekirjas tunnustatud, siis peab raudtee nende puuduste olemasolekut tõestama."

Art. 15 on peale muude vähemate paranduste täiendatud selles mõttes, et saatja ettekirjutus „franko toll" tähendab nõuet tollimise kohta raudtee vahetalitusel.

Art. 17 on ümberredigeerimise tagajärjel võitnud selguse ja ülevaatlikuse suhtes. Antakse selge määrang veokulude üksikute liikide kohta: veomaks, kõrvalmaksud, muud veo kestvusel tekkivad kulud. Frankeerimist käsitlevad eeskirjad on koostatud uuele määrangule vastavalt. Uue konventsiooni järgi on lubatud jälle ka veokulude frankeerimine teatud summa piirides. Frankatuurarve peab õiendatama saatjaga hiljemalt ühe kuu jooksul peale saadetise väljastamise tähtaja möödumist.

Art. 19 ettenähtud 3-kuune tähtaeg lunamaksu väljamaksmiseks lühendati 6 nädala peale.

Art. 21 on tehtud mõned, raudteekasutajaile soodsamad parandused; peale selle on ette nähtud, et saatja võib järelkorralduses ette kirjutada, et väikekiiruse saadetis suurkiiruse saadetisena, või vastupidi, edasi- või tagasi saadetaks.

Art. 24 järgi on kaubasaatjal tulevikus õigus saatekirjas teha ettekirjutust, et väljastamisetakistuse puhul temale kaup kohe sihtjaama poolt tagasi saadetaks.

Art. 27 on täiendatud järgmise § 4-ga:

„§ 4. Kui selle konventsiooni määruste põhjal veoks antud vagunsaadetis uuesti veoks antakse käesoleva konventsiooni määruste põhjal, ilma ümberlaadimiseta, ja kui kaup on olnud kogu aja raudtee valve all, siis osalise kaotsilemineku või vigastuse puhul oletatakse, et see osaline kadu või vigastus on tekkinud viimase veolepingu kestvusel."

See on esimene katse lahendada õigusliselt ilma ümberlaadimata teostatavate ümberadresseerimise juhtusid. Ta ei lahenda küll mitte neid, tegelikult rohkem ettetulevaid juhtusid, kus rahvusvahelise saatekirja järgi veetud saadetis ilma ümberlaadimata uuesti veoks antakse siseühenduse järgi, kuid need juhud peavad jääma siseühendustes maksvate seaduste või määruste korraldada.

Art. 28 täiendati määrused nende juhtude kohta, millal raudtee ei vastuta kahjude eest, selles mõttes, et lahtistel vagunitel veo korral raudtee ei vabane vastutusest sel korral, kui on tegemist erakordse suure kaalu puudujäägiga või tervete kaubakohtade kaotsileminekuga.

Art. 29 järgi ettenähtud kahjutasu suuruse ülemmäär kõrgendati 50 frangilt 100 frangi peale igalt puuduvalt brutto-kilogrammilt.

Art. 30. Kustutati § 1 teine lõige, mille järgi 30-päevasele tähtajale, mille möödumisel kohalejõudmata kaup loetakse kaotsileläinuks, loeti juurde lisatähtajad kuni veel 30 päeva.

Art. 35. Raudteede vahetasu ülesantud huvisummadelt vähendati 0,025% pealt 0,01% peale igalt 10 kilomeetrilt.

Art. 42. Praegu maksva konventsiooni järgi võib summade tagasimaksu nõudmisi esitada ainult selle raudtee vastu, kes nõudmise alla tulevad summad vastu võtnud. Revisjonikonverents otsustas lubada selliseid nõudmisi esitada ka selle raudtee vastu, kelle kasuks rohkemvõetud summa on sisse nõutud. Raudteekasutajate ringkondadest avaldatud soovi, et igal juhul tagasimaksu nõudmist võib esitada saate- või sihttee vastu, ei leitud võimaliku olevat täita.

Art. 44. Väljastamistähtajast üleastumise puhul kahjutasu nõudmiste esitamise tähtaeg pikendati 14 päeva pealt 30 päeva peale.

Art. 45 on tehtud mõnesugused muudatused: Kolmeaastane aegumine on ette nähtud nõudmiste suhtes „kuritahtlikkusest" sündinud kahjude asjus, kuna raudteede „suurest hooletusest" tekkinud kahjude asjus nõudmised käivad üldise, üheaastase tähtaja alla. Sellevastu on aga oksjoni ülejäägi summade tagasinõudmiseks määratud kolmeaastane tähtaeg.

Art. 61. Revisjonikonverentsile olid, nagu ülalpool nimetatud, esitatud ettepanekud erakaubavagunite, kiirkauba ja siirdavate veodokumentide asjus. Ka nõuti määruse sissevõtmist konventsiooni, et teatud liiki vedude suhtes on lubatud teistsuguseid, konventsioonist erinevad tingimused. Peale pikki vaielusi neis küsimustes otsustati täiendada art. 61 järgmiselt (senine tekst on võetud § 4-na):

„§ 1. Eravagunite kohta on maksvad lisa VII määrused.

§ 2. Kiirkauba veo kohta võivad raudteed kokku leppida, oma tariifidesse sisse võttes teatud, lisale VIII vastavaid veotingimusi.

§ 4. Allnimetatud vedude suhtes võivad kaks või enam lepinguosalist riiki erikokkuleppe teel, või raudteed oma tariifidesse vastavate eeskirjade sissevõtmise teel, kokku leppida teatud veotingimuste kohta, mis võivad sellest konventsioonist erineda; nimelt võidakse nende vedude jaoks ette näha teistsuguseid veodokumente, kui on selle konventsiooni lisas II ettenähtud saatekiri:

1. Saadetised siirdavate veodokumentidega;
2. Saadetised, mis väljastatakse ainult saatekirja duplikaadi esitamisel;
3. Ajalehed;
4. Saadetised, mis on määratud messide või näituste jaoks;
5. Tühjad või laetud mahutid;
6. Laadimisabinõud, kui ka vahendid veetava kauba kaitseks sooja või külma vastu."

Praegu maksva RKK allakirjutamisprotokollis leiduvad üleminekumäärused, mis lubavad riikidele anda välja erieeskirju lunamaksude ja frankeerimiste asjus, on uude konventsiooni sisse võetud kui § 65. Kahjutasusummade ülemmäärade vähendamine ei ole enam lubatud.

Nagu § 61 uuest tekstist näha, on RKK täiendatud kahe uue lisaga (VII ja VIII):

Lisa VII kannab pealkirja „Rahvusvaheline määrustik eravagunite veo kohta (R. I. P.)" ja sisaldab endas peagu muutmatult kõik need eeskirjad, mis sama nime all olid Rahvusvahelise raudteede Liidu (U. I. C.) poolt välja töötatud ja mis meil juba varemalt on maksmas Saksa—Leedu—Läti—Eesti kaubaveo otseühenduses (tariifi I osa). Kõik ettepanekud, mis erakaubavagunite omanikkude poolt olid konverentsile esitatud, lükati tagasi.

Lisa VIII, pealkirja all „Rahvusvaheline määrustik kiirkaubaveo kohta", on võrdlemisi väga lühike ja sisaldab oma kuues paragrahvis ainult neid üldpõhimõtteid, mis kiirkaubaveo suhtes kohaldamisele võivad tulla. Üldiselt tunnustatakse RKK maksvaks ka kiirkaubaveo kohta, kuid veodokumendiks on lubatud tarvitada teistsugust vormi, kui on RKK art. 6 § 1 ettenähtud saatekiri. Peale selle võivad kiirkaubaveotariifid sisaldada määrusi, mis lähevad lahku RKK art. 26, 27, 28, 29, 31, 32 ja 36 kuni 46 eeskirjadest.

Reisijate ja pagasiveo kohta käivas konventsioonis RRK tehtud paranduste ja täienduste arv ja ulatus on palju väiksem, kui RKK muudatustel.

Võib tähendada, et RRK teksti võeti üles mitmed eeskirjad, mis seni olid Rahvusvahelise Transpordikomitee Ühistatud lisamäärustena maksvad (vt. art. 8, 9, 10, 12, 19, 20).

Reisijate- ja pagasiveo kohta maksva konventsiooni uues tekstis viidi läbi mõned muudatused, mis olid RKK suhtes vastu võetud. Neist võib siin kohal nimetada art. 35 järgi ettenähtud vahetasu vähendamist ühe neljandiku promilli pealt ühe kümnendiku peale.

Art. 8 järgi pikendati sõidupiletite maksvuse tähtaegu. Uue teksti järgi on need:

Ühekorralistel sõidupiletitel — iga terve või alatud 100 km kohta 1 päev, kuid vähemalt 2 päeva.

Sinna-tagasi sõidupiletitel — iga terve või alatud 50 km kohta 1 päev, kuid vähemalt 4 päeva.

Art. 31 ettenähtud kahjutasusummad kõrgendati, nimelt kuni 40 frangini igalt kilogrammilt juhul, kui kahju tõestatud, ja kuni 20 frangini juhul, kui kahju tõestamata.

Mõlemas konventsioonis, RKK kui ka RRK art. 56 määrati konventsioonides ettenähtud kuldfrangi väärtus, mis seni võrdus $^{1}/_{5.18}$ USA kulddollarile, nüüd järgmiselt, et kuldfrangi kaal on $^{10}/_{31}$ grammi ja sisaldab 0.900 puhast kulda.

Revisjonikonverentsi lõpuprotokollis öeldakse, et konverentsi poolt vastuvõetud konventsioonid on allakirjutamiseks avatud kuni 31. märtsini 1934. a. Peale selle on protokollis konverents väljendanud soovi, et riigid, kes konverentsi poolt Roomas vastuvõetud konventsioonidega ühinevad, need võimalikult pea ja lühema tähtaja jooksul ratifitseeriksid nõnda, et maksmapanek võiks teostuda hiljemalt 1. jaanuaril 1935. a.

Mõlemas konventsioonis on juurde võetud uus § 63, mille järgi on ette nähtud, et nii pea kui konventsioonid on juba 15 riigi poolt ratifitseeritud, Šveitsi valitsus asub läbirääkimistesse nende riikidega konventsioonide maksmapanemise asjus. Kas korda läheb konventsioone maksma panna nimetatud tähtajaks, s. o. 1. jaanuariks 1935. a., on muidugi veel küsitav, kuid igatahes näib valitsevat kindel tahtmine hoiduda sellise suure viivituse eest, kui see aset leidis praegu maksvate konventsioonide ratifitseerimise ja jõusse astumise suhtes. Võib ka tähendada, et juhul, kui uued konventsioonid peaksid 1. jaan. 1935. a. jõusse astuma, siis raudteedel sugugi üleliiga aega ei ole käes selleks, et kooskõlastada oma lisamääruste, tariifide ja teenistuseeskirjade teksti uute konventsioonidega.

Revisjonikonverentsile olid esitatud ettepanekud ka selle kohta, et lühendataks tähtaega üksikute revisjonikonverentside vahel, või et üldse lihtsustataks konventsioonide revisjoni korda ja vastuvõetud otsuste elluviimist, kuid need ettepanekud ei leidnud konverentsil vastuvõtmist.

Nagu juba mainitud, konverents põhimõttelikult oli nõus siirdavate („an Order") saatekirja duplikaatide maksmapanekuga, ja see ongi ka vastavates RKK täiendustes art. 61 juures väljendatud, kuid selle kohta eriliste ja üksikasjaliste eeskirjade ülesseadmisest, näit. RKK lisana, loobus konverents. Sellevastu, moodustati iseäraline komitee, kes selle küsimusega tegemist tegi ja vastu võttis kokkuleppe kava siirdavate duplikaatide maksmapaneku kohta riikide vahel, kes selle kokkuleppega ühinevad. Kokkuleppe kava kohta üksikasjaliste andmete toomine siinkohal ei ole ruumipuuduse tõttu võimalik.

Kroonika.

EESTI.

RIIGIKONTROLLI FAKTILISTE KONTROLÖRIDE PIIRKONNAD.

Alates 1. detsembrist on riigikontrolli faktiliste kontrolöride töö raudteel järgmiselt jaotatud:

1. piirkonnale alluvad varustustoimkond, Tallinna pea- ja kütteladu, Tallinna peatehas, Valga ladu ja tehas ning Mõisaküla ladu ja tehas. Piirkonna vanemaks revidendiks on K. Neumann.

2. piirkonnale alluvad veoamet, ehituseamet ja selle 1., 6. ja 7. liinijaoskonnad ja teiste ametite asutised nende jaoskondade piirides, väljaarvatud Mõisaküla ladu ja tehas. Piirkonna vanemaks revidendiks on E. Schiffer.

3. piirkonnale alluvad 2., 3., 4. ja 5. liinijaoskonnad ja teiste ametite asutised nende jaoskondade piirides, väljaarvatud Valga ladu ja tehas. Piirkonna vanemaks revidendi k. t. on N. Kurrikoff.

LISAMAKSU VÕTMINE VALGA—MÕISAKÜLA TEEOSA KAUDU VEETAVATELT KAUBASAADETISTELT.

Maksvusega 1. detsembrist 1933 on kaubaveotariifi nr. 66 täiendatud määrusega, mille järgi kõigilt kaubasaadetistelt, mis veetakse Läti territooriumi kaudu kitsarööpmelisel teeosal Mõisaküla riigipiir — Valga riigipiir, võetakse erilist lisamaksu 5 senti iga alatud või terve 100 kg pealt.

LÄTI.

UUE RAUDTEELIINI AVAMINE.

1. novembril avati reisirongide liikumine Riga—Carnikava (30,2 km) liinil, missugune liin on üheks osaks Riga—Limbazi—Rujiena (Ruhja) laiarööpmelisest raudteest.

Nagu kuuleme, pikendatakse reisirongide liikumist tuleval kevadel kuni Limbazini.

MUUDATUSED TRANSIIT- JA EKSPORTTARIIFI ALAL.

Ka Läti üldises kaubaveotariifis kustutati transiitveo tariifi grupid I ja II. Transiitsaadetised saavad hinnaalandust ainult sel puhul, kui veetavad kaubad on mõnes välisotseühenduse tariifis ette nähtud. Vastasel juhul arvutatakse veomaks üldiste tariifklasside järgi. See muudatus on avaldatud „Valdibas Vestnesis'e" nr. 224, 5. okt. 1933, kuid hakkab maksma alles 1. jaanuarist 1934.

Eksportkaupade kohta seni olid maksvad transiittariifi grupid, välja arvatud mõned vähesed erandid (puumaterjal, lina).

5. novembrist s. a. on senine eksporttariif ära muudetud ja pandud maksma uus, eriline eksportkaupade nimekiri, mis sisaldab 52 punkti ja annab veohinnaalandust ainult neile, selles nimekirjas loetletud kaupadele.

Tähtsamatest toome mõned näited siinkohal.

	Tariifklassid			
	Väike-saad.	5 t.	10 t.	15 t.
Riie, puuvillane, linane, villane	10	11	12	13
Õlid, igasugused	10	11	12	13
Vineer	11	12	13	14
Liha, igasugune	11	12	13	14
Rauast teosed	10	11	12	13
Puumaterjal, töötletud	11	12	13	14
Teravili	14	15	16	17
Masinad, igasugused	10	11	12	13
Jahu, nisu-, rukki-, odra-	14	15	16	17
Munad	10	11	12	13
Paber, igasugune	10	11	12	13
Või ja juust	11	12	13	14
Kalad ja kalakonservid	10	11	13	13

Suurkiirusega veo puhul kõrgendatakse veomaks 50% võrra, välja arvatud või- ja lihasaadetised, mis veetakse 1. aprillist kuni 1. oktoobrini ja mille veomaks arvutatakse väikekiiruse veomaksu määrade järgi ilma kõrgenduseta.

TURBAVEDU LIEPAJA JAAMAST RAUDTEE-JAAMADE VAHETALITUSEL.

Turba ja turbapuru veoks riiklikust turbatööstusest Ploce's Liepaja juures on pandud maksma Läti riigiraudteedel eriline kord:

Kõik raudteejaamad, mis asetsevad mitte üle 250 km kaugusel Liepaja jaamast, võtavad vastu tellimisi turba ja turbapuru peale, sisse nõudes tellijalt kohe turba hinna kui ka veomaksu. Need maksud on ette nähtud ühe vaguni pealt, ilma turba tõelikku kaalu arvestamata, nimelt kaubahind: turvas 150 latti ja turbapuru 95 latti vagunilt. Veomaksu võetakse igalt vagunilt vastava eritariifi järgi.

Vastuvõetud tellimise saadab jaamaülem edasi Liepaja jaama ülemale, kes selle teostamiseks annab nõutud arvu vagunid Ploce turbatööstusele pealelaadimiseks ja laetud vagunid saadab ära oma korraldusel.

Selline kord on pandud maksma selleks, et lihtsustada ja soodustada turba ja turbapuru müüki ja vedu ka Liepajast kaugemal asetsevatesse piirkondadesse.

LÄTI RIIGIRAUDTEEDE TULUD 1933./1934. TEGEVUSEAASTA ESIMESE POOLE EEST.

„Dzelzcelu Vestnes'is" nr. 21 — 4. XI. 1933 on toodud andmed Läti riigiraudteede tulude kohta 1933./1934. tegevuseaasta esimese poole eest, mis on järgmised:

	1933. a.	1932. a.	
1. Reisijate veost . .	6.945.000	6.922.000	+0
2. Pagasi ja posti veost	842.000	803.700	+5
3. Kaupade veost . .	6.950.000	7.200.000	—3
4. Mitmesugus. tulud	626.700	685.800	—9
Kokku . .	15.364.300	15.611.500	—2

Samas numbris on toodud ka võrdlevad andmed vedude kohta 5 kuu eest ajavahemikul 1. aprillist kuni 31. augustini 1933, kui ka 1932. aastal. Neist arvudest on näha, et veojõudlused on enamuses liiklemiseharudes tõusnud. Suuremat langust näitavad transiit- ja importveod.

	1933. a.	1932. a.	
1. Reisijate arv	7.065.704	6.085.749	+16
2. Pagasi t	5.316	6.782	+14
3. Kiirkaupa t	3.185	705	
4. Suurkiiruse saadetisi t .	37.648	42.426	—11
5. Väikekiiruse saadetisi			
a) siseühenduses t . . .	890.033	703.473	+27
b) väljavedu t	23.728	21.727	+9
c) sissevedu t	20.685	31.336	—34
d) transiitvedu t	73.725	119.772	—38
Kokku t.	1.008.171	876.457	+15
6. Reisija-km tuh.	271.304	233.737	+16
7. Veojõudluste kogusumma tuhandetes ühikutes (reisija-km ja + tonn-km)	407.408	366.143	+11

SAKSAMAA.

SÕIDUHINNA-ALANDUS VÄLISSAKSLASTELE JA VÄLISMAALASTELE SAKSA RIIGIRAUDTEEDEL.

1. detsembrist 1933. a. peale saavad välissakslased ja välismaalased kõigil Saksa riigiraudteedel 25% sõiduhinnaalandust, kui nad vähemalt 7 päeva viibivad Saksamaal. Hinnaalandus võimaldakse MER-kupongpiletite lunastamisel välismaa reisibüroodes või saksa laevadel. Selle korraldusvõtte kaudu Saksa riigiraudteed püüavad kaasa töötada välismaalaste liiklusele Saksamaal. Peab tähendama veel, et juba mõnda aastat on maksev 33 1/3% sõiduhinna alandus neile reisijaile, kes sõidavad transiidina läbi Saksamaa, tulles välismaalt mõne Saksa sadama kaudu, või vastupidi.

3. KLASSI MAGAMISVAGUN TILSIT—BERLINI VAHEL!

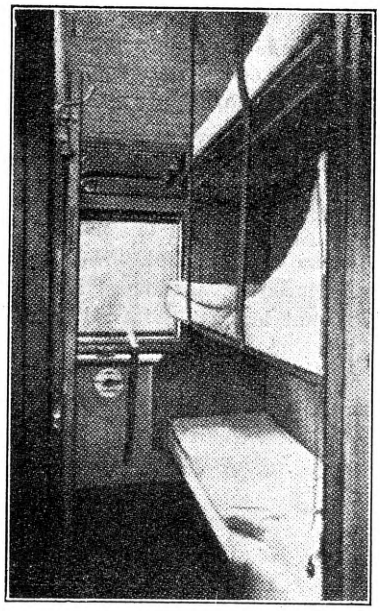
Alates 15. novembrist on kiirrongides D2 ja D7 Tilsit—Berlin—Tilsiti vahel ka 3. klassi „Mitropa“ magamisvagun käiku määratud.

Tähendatud magamisvagun liigub kiirrongides, mis on otseühenduses Tallinna ja Riia rongidega.

Vaguni liikumise plaan otseühenduses on järgmine:

1. Tallinn—Riga—Tilsit—Berlin.

Rong	1	Tallinn	— —23.30	
„	15/36	Riga	12.30—13.20	
„	4	Radviliskis	16.56—17.17	
„	D 14	Tilsit	20.20—20.45	„Mitropa“ 1. 2. 3. kl. magamis-vagunid.
„	D 8	Insterburg	21.29—21.38	
„	D 8	Königsberg	22.40—22.46	
„	D 8	Berlin Fri	8.00— —	



„Mitropa“ 3. klassi magamisvagun. Sisevaade.

2. Berlin—Tilsit—Riga—Tallinn.

Rong	D 7	Berlin Fri	— —23.55	„Mitropa“ 1. 2. 3. kl. magamis-vagunid.
„	D 7	Königsberg	8.23— 8.29	
„	D 7	Insterburg	9.41— 9.50	
„	D 17	Tilsit	10.34—10.47	
„	3	Radviliskis	13.51—14.14	
„	35/16	Riga	19.35—20.15	
„	2	Tallinn	8.20— —	

Varemalt liikus see vagun ka samal liinil, kuid alates Insterburgist. Muudatus on tehtud vastutuleku mõttes Eesti ja Läti reisijatele.

Magamiskoha hind on „Mitropa“ 3. klassi vagunis 8 Saksa marka.

„Mitropa“ 1. 2. klassi magamisvagun liigub endise kava järele, nimelt (Eydtkuhnen)—Insterburg—Berlini vahel ja ümberpöördult.

INGLISMAA.

RINGSÕIDURONG.

„London and North Eastern Railway“ raudteeselts korraldas käesoleval suvel ühe erilise ühe-nädalase ringsõidu Inglismaal erarongiga („Cruising by train“), kusjuures osavõtjad üks terve nädal elasid ja magasid veerevaks võõrastemajaks muudetud rongis, mis neid igal ööl jälle uuele reisusihile tõi ja võimaldas iga päeva ära kasutada, ka auto- ja laevaühenduste abil, inglise maastikkude ja tähelpanuväärivate kohtade tundmaõppimiseks. Rong sõitis ära selle aja jooksul ligi 3200 km ja läbistas kõik Inglise ja Šotimaa huvitavamad kohad.

Ringsõidurong koosneb salong-, magamis- ja söögivaguneist. Igal reisijal on oma ette magamiskupee. Reisijail on kasutada mitmesugused eriotstarvetega ruumid, näit. suitsetamistuba, kirjutusetuba, ka vannid ja juuksur ei puudu.

Reisukava oli ühes raamatukeses kindlaks määratud ja selles kirjeldatud reisul külastatavad tähelepanuväärt kohad. Reis algas Londonist ja läks järgmiste punktide kaudu, millest tähtsamad siin nimetatud: Edinburgh—Firth of Forth—Aberdeen—Firth of Clyde — reis aurikul Ballochi —Glasgowi kaudu tagasi Edinburghi — raudteel ja autol läbi Lõuna-Šotimaa —— Penzith—Saltburn—York—Whitby—Lincoln— Cambridge — tagasi Londoni.

Ringsõidu kulud (raudtee sõit ühes ülalpidamisega ja sõitudega teistel liiklemisvahenditel) oli määratud 20 ingl. naela. Et rongis igasugused mõnusused olid võimaldatud vastavate sisseseadete kujul, siis oli reisijate arv rongis ainult 60, kuna rongi kaal oli selle juures 500 tonni.

PRANTSUSMAA.

PRANTSUSE RAUDTEEDE SUUR PUUDUJÄÄK.

Terves maailmas on raudteedel läbisegi suured puudujäägid. Päris julgelt ja täie õigusega võib kõnelda praegu ülemaailmsest raudteede kriisist. Hiljuti avaldasid Prantsuse raudteeseltsid oma 1931. a. aruanded. Neis kõigis on näha suured puudujäägid. Seitsmel juhtivamal raudteeseltsil on kokku 2,5 miljardi frangi ümber puudujääki, hoolimata sellest, et nad riigilt 4,4 miljardit toetust said.

Sellega on viimaste 10 aasta puudujäägi summa 15 miljardit franki.

Senati avalikul istungil seletas minister, et käesoleva aasta puudujääk ulatab üle 9 miljardi frangi, kusjuures üld- kui ka tänav-raudteed ligemale 8 miljardi frangi eest parandusi ja uuendusi vajavad.

Tegev toimetaja: *E. TIMMA*, korter: Lühikejalg 4—3., telef. 429-58. — Vastutav toimetaja: *E. GRÜNBERG*, krt.: Vaksali puiestee 14—7., telef. 434-41. — Väljaandja: K.-ü. „EESTI RAUDTEE“, Tallinnas.

J. Zimmermann'i trükikoda Tallinnas, Lühike jalg 4.

Erikirjanduse ülevaade — Bücherschau.

Hilfshefte für das dienstliche Fortbildungswesen. Lehrfach h 401. Der Dienst im Zuge. — Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1933.

Saksa Riigiraudteede Selts paneb erilist rõhku oma teenijate ja ametnikkude ametalase ettevalmistuse ja edasiarendamise peale. Peale alaliste õppeasutiste, mis valmistavad ette raudteeametnikke, on korraldatud ka lühemaajalisi kursuseid j. m. On kantud hoolt ka igasuguse erikirjanduse eest. Ilmuvad eriajakirjad, mille ülesandeks on teenijate edasiarendamine. Saksa Riigiraudteede Seltsi juures asub ülalnimetatud kirjastusühing, mis kirjastab väga palju mitmesuguseid õppe- ja käsiraamatuid kõigilt raudtee käituse aladelt. Tuntud on selle kirjastusühingu poolt seni väljaantavad „Lehrstoffhefte", milline seeria sisaldab häid ja ülevaatlikke õpperaamatuid raudtee-teenistuse üksikute harude kohta. Neid vihkusid on seni (kuni 1933. aasta keskpaigani) ligi 140.000 eksemplari laiali laotatud.

Kuna need „Lehrstoffhefte" on määratud peamisel õpilaste ja teenistuse-algajate jaoks, on nimetatud kirjastusühing nüüd hakanud välja andma uut seeriat pealkirja all: „Hilfshefte für das dienstliche Fortbildungswesen", mis on mõeldud tarvitamiseks teenistusesolevatele ametnikkudele.

Ülaltähendatud 180-leheküljeline raamat pakub väga piltlikku ülevaadet teenistuse kohta rongis, nimelt, kõike seda, mis rongiteenijad peavad teadma ja silmas pidama liiklus-kaubanduslikul alal, mida sakslased tunnevad „Verkehrsdienst'i" nime all. Raamatu üheksas peatükis käsitletakse: sõidupileteid ja nende kasutamiseeskirju, sõiduhinna arvutamist, sõiduhinnaalandusi nende mitmekesiste liikide järgi, sõidupiletite kontrollimist ja läbilöömist tangidega, piletimüüki rongis, priisõitusid, raudtee-, posti- ja tolliteenijate ametsõitusid, tähtsamate otseühenduste-liinide käsitlemist, rongis platside kättejuhatamist, sõiduplaanide käsitlemist ja veel mõnda muud. Eriti huvitavad ja otstarbekohased on piletite mustrid nende loomulikkudes värvides ja suuruses, kui ka raamatu lõpus leiduvad ülesanded piletite kontrollimise alal. Nagu kõigil teistel, sama asutise poolt väljaantud õppe- ja käsiraamatutel, ei puudu sellel ka kordamis-küsimused ja ainenimestik tähestiku järjekorras. Võib soovitada igaleühele, kes soovib tutvuda Saksa raudteedel maksvate eeskirjadega reisiliikluse suhtes.

Hans Diedr. Schmidt

PÄRNUS

Asutatud 1741. a

Ostab: linu, linaseemneid ja vilja.

Müüb: kunstväetisaineid, süsi, soola jne.

◆

ÕLIVABRIK.

Värnits, linaõli, õlikoogid, lakkvärvid, põrandalakk

SAEVESKI.

◆

Veo-, tule- ja muud **kinnitused.**

Speditsioon. Agentuur. Laevatalitus.

SAKU ÕLLETEHAS A/S.

ASUT. 1876.

PÕHIKAPITAL KR. 1.500.000.

❋

ÕLU ja MÕDU

JUHATUS TALLINNAS

PEALADU: TALLINN, SUUR KLOOSTRI TÄN. 10-12
TELEFONID: 437-36 ja 437-38.

LADUD KÕIGIS LINNADES ja SUUREMATES ALEVITES

MUU SEAS ÕLU JA MÕDU müügil IGAS RAUDTEEJAAMA EINELAUAS ning RESTORAANVAGUNITES.

Kreenholmi Puuvillasaaduste Manufaktuuri O-Ü

Asutatud 1857. aastal.

Värtnaid — 500.000. **Telgi — 4.000.**

Valmistab igasugust **puuvillalõnga**, korutatud ning korutamata, pleekimata ning värvitud; **puuvillariiet**, pleekimata, pleegitud, värvitud, :—: trükitud, värvilt koetud ja **vatti.** :—:

Vabrikud Kreenholmis, Narva lähedal. Juhatus: Tallinnas, Pikal t. 68. Tel. 426-63.

Müügikoht: Kaubandus A.-S. Kreenbalt, Tallinnas, S. Karja 13. Tel. 425-14.